

LA ESTACIÓN DE ARROYO-MALPARTIDA COMO DEPÓSITO DE PUESTOS FIJOS

M. CARMEN DOMÍNGUEZ PEDRERA

La construcción del ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal dio lugar a la aparición de nuevos conjuntos poblacionales formados por las estaciones que se sitúan a lo largo de la línea. Uno de los más destacados fue el constituido por la estación de Arroyo-Malpartida que se encuentra entre las poblaciones de Malpartida de Cáceres y de Arroyo de la Luz, próxima a la charca de Lanchos y dentro del término municipal de Cáceres.

La importancia de Arroyo-Malpartida se basaba en el depósito de máquinas que contenía. Su principal función era el albergue y conservación de las locomotoras de vapor que debían relevar en Naval Moral de la Mata a las que habían salido de la estación de Madrid-Delicias, ya que sus limitaciones para cubrir largos recorridos hacía imposible la continuación del viaje hasta la frontera portuguesa.

Debido a ello estaba considerada como la estación más importante de la línea después de la cabecera en Madrid y, como tal, contenía unas instalaciones y un personal inusuales en una estación de ferrocarril ordinaria.

Pero a finales de los sesenta empezaron a introducirse en la línea las primeras máquinas diésel-eléctricas, con capacidad para recorrer largas distancias, con lo que los depósitos de relevo perdieron su utilidad. De esta manera Arroyo-Malpartida quedó relegada de sus funciones más importantes y su actividad se redujo al mínimo, dado que el tráfico de viajeros y de mercancías eran escasos en una estación situada en una zona poco favorable, "en un desierto rural", como apuntan Campesino y Ariza en su artículo de la revista OESTE.

En la actualidad se conserva un escaso número de habitantes (55 en el Padrón de 1991), se trata, de un lado, de ferroviarios jubilados que se niegan a abandonar el lugar en el que pasaron la mayor parte de su vida, y, de otro, de familias atraídas por los bajos alquileres que se exigen. Habitan viviendas con las mínimas condiciones, en medio de un paisaje dominado por la ruina y asistiendo a su paulatino despoblamiento.

1. LA LÍNEA MADRID-CÁCERES-PORTUGAL

1.1. ANTECEDENTES

La aparición del ferrocarril en Europa en el siglo XIX supuso una verdadera revolución en los medios de transporte que activó la industria y el comercio. En España su desarrollo se produce de una forma tardía debido, principalmente, a dos factores: la situación política por la que atraviesa el país y a la práctica inexistencia de una burguesía emprendedora que acumulara el capital suficiente para invertir en empresas de este tipo (Wais, 1974).

Hasta 1884 no aparece en nuestro país la primera legislación sobre ferrocarriles; a partir de ella se construirán las primeras líneas y empezaría a establecerse un plan para el trazado de una red ferroviaria coherente, en el que la unión por ferrocarril de Madrid con las fronteras y los principales puertos de la Península fue considerada esencial desde el primer momento. Dentro de estos proyectos estaba, por supuesto, una línea de Madrid a Portugal que se prolongaría en este país hasta Lisboa. En razón a ello, en 1855 Portugal y España firman un acuerdo por el que Portugal construiría una línea de Lisboa a Elvas y España la continuaría de aquí a Madrid (MOPU, 1886). Para ello se concedió el ferrocarril Ciudad Real-Badajoz que unido, posteriormente, al de Madrid a Ciudad Real pondría en contacto la capital con la frontera portuguesa.

Pero muchos estimaban que la línea daba demasiados rodeos como para crear una fluida corriente comercial entre las capitales de ambos países y trataron de demostrarlo presentando trazados alternativos que acortaban considerablemente su longitud. Sin embargo estas actuaciones no tendrían demasiado éxito ya que el Ciudad Real-Badajoz, además de comunicar los dos países, estaba llamado a cubrir una serie de intereses particulares con demasiado peso, relacionados principalmente con las ricas vegas del Guadiana, las minas de Almadén o las de Espiel y Bélmez. La línea comenzó a construirse en 1861, inaugurándose cinco años después, el 22 de Noviembre de 1866, aunque hasta 1879 no se unió con el de Madrid-Ciudad Real.

De esos trazados alternativos que los técnicos estudiaban, el que más posibilidades de construcción parecía tener era el que siguiese la dirección Madrid-Cáceres-Portugal, que en el ámbito provincial se denominó como la **Línea Directa**.

Cáceres, que a mediados del siglo XIX poseía una red de comunicaciones muy deficiente –incluso se hacía difícil el transporte dentro de la misma provincia–, veía en el establecimiento de la línea la solución a todos sus problemas:

“... sin el ferro-carril proyectado, la provincia de Cáceres, que efecto de sus ricas producciones debería de ser una de las primeras de la Nacion, nunca saldrá de la postracion y atraso en que hoy se encuentra.”

(B.O.P. de Cáceres, 30.XI.1860)

Se necesitaban vías de comunicación que les pusieran en contacto con los mejores mercados para sus productos, de una forma rápida y barata, con el objeto de poder competir con los de otras provincias. De este modo, al facilitarse la exportación, crecería la demanda y con ella se incentivaría la producción, aprovechándose tierras hasta entonces sin explotar.

Las esperanzas que la provincia pone en la Línea Directa se reflejan en la prensa de la época en la que los defensores del ferrocarril van a exaltar los inmensos beneficios que produce:

“¿Dónde se encuentran los naturales, los más importantes mercados, para nuestras carnes y nuestras lanas? En Madrid, Aragon, Cataluña, y en el extranjero. Una línea que nos pone en comunicacion, por el punto mas corto, con Madrid, y de esta poblacion por el camino ó línea de Zaragoza, con Aragón y Cataluña, nuestros principales mercados para carnes y lanas; que nos pone ademas en comunicacion, tambien por el punto mas corto, con el Océano, para nuestros productos a cualquier parte del extranjero ¿podremos dudar que es la que mejor sirve a nuestros principales intereses? [...]. Y la línea recta a Madrid, no solo nos favorece en esos mercados, sino que unida á la de Zaragoza, llamada a su prolongacion á Pamplona á vencer los Pirineos, nos proporciona la vía de comunicacion mas recta para nuestras lanas en el extranjero, especialmente para Marsella, Lion, Paris, Amsterdam y otros centros industriales [...]

Nuestros caldos, tambien nuestras aceites, sobre todo, y con especialidad la exquisita de sierra de Gata, están llamados estos productos, á proporcionarse un ventajoso mercado en el extranjero, que saque á su producción del gran aniquilamiento en que se encuentra”.

(Godínez de Paz, El Eco de Extremadura, 24-1-1861:2)

La Diputación provincial reaccionó desde el principio ante la oportunidad que se le ofrecía haciendo todo lo posible porque la línea se construyese. Sus gestiones iban encaminadas principalmente a difundir publicidad sobre el ferrocarril: se editaron folletos en los que se ponderaban sus ventajas, enviaron cartas a los ayuntamientos, publicaron en los periódicos de la época los acuerdos tomados por la corporación sobre este tema... Con ello se pretendía que la población apoyase la idea y, así, ejercer una mayor presión en las decisiones del gobierno central a través de las comisiones que, para este fin, había nombrado la diputación.

De otra parte, subvencionó o, simplemente, contrató por su cuenta estudios de ciertos tramos de la línea, cuyos resultados enviaba a Madrid. Uno de los más interesantes es el dirigido por Eusebio Page en 1861 sobre la sección Talavera de la Reina-Cáceres, pero por Trujillo en vez de por Plasencia como se había concebido hasta entonces, ya que la diputación dudaba que el trazado por la derecha del Tajo, del que existían otros estudios anteriores, fuese el más conveniente y para tener todos los datos en cargó los de la izquierda (Page, 1861). Pero estos trabajos al final no se tendrían en cuenta y la línea se construyó por Malpartida de Plasencia como estaba proyectada.

Los ayuntamientos, siempre influidos por las decisiones de la diputación, también cooperaron en la construcción de la línea ofreciendo en obligaciones y acciones del ferrocarril una parte del 80% de la venta de sus bienes de propios enajenados por la Ley de Desamortización de 1855.

Esta forma de aportaciones de capital a las empresas constructoras fue de uso corriente en todas las provincias, pues la ejecución de la líneas resultaba tan costosa que era difícil encontrar una empresa que la llevase a cabo con sus propios recursos. Además estos sistemas de compra de acciones y obligaciones les reportaría a los ayuntamientos beneficios a largo plazo, con lo cual no perdían su capital sino que lo invertían. Sin embargo no debemos olvidar que los pueblos estaban empleando, en muchos casos, sus únicos medios en una empresa arriesgada y totalmente desconocida para ellos; en estas actuaciones es donde se plasma la gran importancia que las gentes de la época le dieron al ferrocarril.

1.2. LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

La Madrid-Cáceres-Portugal no se concibió en principio como una sola línea construida por la misma empresa desde Madrid hasta la frontera; en realidad se formó tras la unión de tres ferrocarriles independientes, cada uno de ellos concedidos a distintas empresas y, por tanto, contruidos de forma aislada. Pero las tres compañías entendieron desde el primer momento sus respectivas concesiones como tramos que se fusionarían para formar una sola línea, la cual, unida a los ferrocarriles portugueses, cubriría la comunicación entra Madrid y Lisboa. Estos tres trazados que llegaron a configurar la anhelada Línea Directa fueron:

- La línea de Madrid, Talavera de la Reina a Malpartida de Plasencia.
- La de Cáceres a Malpartida de Plasencia.
- El ferrocarril de Cáceres a la frontera de Portugal.

La línea a Malpartida de Plasencia se concedió en 1865 a los señores Escrivá y socios que comenzarían su construcción. Pero por diversos problemas surgidos en la compañía tuvieron

que ceder su derechos en 1871 a la Sociedad del Ferrocarril del Tajo que estaba presidida por Vicente Morales y Carlos Godínez de Paz. Sin embargo, y a pesar del cambio de sociedad, las obras del ferrocarril se interrumpirán en numerosas ocasiones, no dándose por finalizadas hasta 1881 (Moreno, 1986).

Una vez concedida la línea de Madrid-Malpartida se tenía proyectada su prolongación por Plasencia y Coria hasta atravesar la frontera de Portugal por Monfortinho, de aquí se dirigiría hasta Abrantes donde empalmaba con la línea Lisboa-Elvas. Esta era la dirección que recomendaban los expertos por ser la más directa y la que atravesaba las regiones más ricas de la provincia. Atendiendo a ello Portugal y España estaban de acuerdo en otorgar las concesiones necesarias para completar la línea (MOPU, 1864).

Pero hacia 1865 se descubren en Cáceres los yacimientos de fosfatos del Calerizo cuya pureza y cantidad hicieron productiva su explotación desde el principio, llamando la atención de potentes capitales nacionales y extranjeros.

Los principales mercados del mineral estaban en Inglaterra, Francia, Alemania y Bélgica. Para llegar hasta allí tenían que ser trasladados en carros hasta Mérida donde tomaban el ferrocarril que los conducía al puerto de Lisboa (Gómez, 1978).

Este tipo de transporte resultaba demasiado difícil y costoso para que la explotación de las minas fuese rentable, por lo que la necesidad de una línea férrea que los trasladase directamente a Lisboa se hacía cada vez más acuciante.

Cuando verdaderamente se le da empuje a la construcción del ferrocarril es con la creación de la Sociedad General de Fosfatos de Cáceres en 1876 por Segismundo Moret y Prendergast que comenzó a explotar las distintas minas del Calerizo de una forma conjunta y con nuevas técnicas que hicieron crecer la producción.

Segismundo Moret era un político de gran prestigio a nivel nacional, debido a su influencia política y a los intereses de Portugal en los fosfatos se abandonó la idea del trazado de la línea por Monfortinho para dirigirla, a través de Cáceres, hacia Valencia de Alcántara, donde también existían yacimientos de fosforita. Además de responder a los intereses de los fosfatos, este nuevo trazado cruzaría terrenos de menor dificultad y por tanto se reduciría el coste de las obras (MOPU, 1878).

En 1876 se otorga la concesión de un ferrocarril de Cáceres a la frontera portuguesa a Elviro Rosado y en 1877 otra a José Sanchís para la línea de Cáceres a Malpartida de Plasencia. Ese mismo año se unirán los dos creando una sola sociedad. En Julio de 1877 firma en París un acuerdo con la Compañía Real de los Caminos de Hierro de Portugal, por el que ésta concedía la línea desde un punto del ferrocarril Lisboa-Elvas entre las estaciones de Chança y Ponte de Sor hasta Marvão; y se comprometía a financiar la construcción de los dos ferrocarriles españoles y a explotarlos posteriormente a cambio de abonar a la sociedad española una parte de los beneficios, siempre garantizando un mínimo de ganancias (MOPU, 1878).

En 1879 los concesionarios ceden sus derechos a la Sociedad de ferrocarriles de Cáceres-Malpartida y frontera de Portugal, de la que formaba parte Segismundo Moret.

El primer tramo en finalizarse es el de Cáceres a la frontera en Octubre de 1880, prueba de que se le dedicó una mayor atención que al de Cáceres a Malpartida de Plasencia debido a los intereses de los fosfatos que en ese mismo momento empezarán a salir hacia Portugal.

La Compañía del Ferrocarril del Tajo y la Sociedad de Cáceres-Malpartida y frontera de Portugal firman un acuerdo en diciembre de 1880 por el que se unirían para formar una sola compañía que enlazase las distintas líneas en un único ferrocarril. La nueva sociedad se denominaría con el nombre de Compañía de los Ferrocarriles de Madrid-Cáceres-Portugal –conociendo con las siglas MCP-, figurando el señor Moret como presidente de la misma.

La nueva sociedad tuvo que finalizar los tramos Madrid-Malpartida y Cáceres-Malpartida que aún se hallaban en construcción. La terminación de estas obras y, por tanto, la unión total y definitiva de la línea se produce al año siguiente; con tal motivo se procede a su inauguración

oficial el 20 de octubre de 1881 por Alfonso XII y Luís de Portugal que, tras su encuentro en Valencia de Alcántara, se dirigieron a Cáceres por expreso deseo del monarca portugués de “visitar la ciudad y las minas que habían hecho posible el ferrocarril.” (Hurtado, 1881:12).

1.3. Crisis y nacionalización de la Compañía

En 1881 comienza la explotación de la línea, pero sus resultados serán bastante más negativos de lo que se había previsto en principio. El transporte de los fosfatos del Calerizo hacia Lisboa era la actividad en la que la MCP había basado su economía, pero los volúmenes de extracción fueron menores que los que se habían calculado, además, por esos años, comienza en Europa la producción de unos fosfatos de mejor calidad que los cacereños, lo que dificultó la salida hacia sus mercados habituales (Moreno, 1986).

En cuanto al transporte de otras mercancías nunca llegó a ser muy abundante ya que las provincias por las que atravesaba no tenían un desarrollo suficiente y sus producciones no se incrementaron de forma importante con la apertura de la línea, tal y como se había esperado.

A pesar de su débil economía la MCP absorbe en 1888 a la Compañía del Oeste que se había creado en 1884 con motivo de la concesión del ferrocarril Plasencia-Astorga, cuyas obras tuvieron que paralizarse por la débil situación financiera de la compañía, de esta forma la MCP, que ya de por sí sufría graves problemas económicos se sumó uno más: la conclusión de la nueva línea.

Esta grave situación desemboca en una primera crisis en 1891 que no fueron capaces de remontar, y, en 1893, declararon la suspensión de pagos. Ello supuso la desaparición de la MCP como tal, ya que fue absorbida por una nueva compañía que a partir de ahora se hará cargo de la Línea Directa y se comprometería a la conclusión del Plasencia-Astorga que se llegaría a inaugurar en 1896. La nueva sociedad figuraba con el nombre de Compañía de Madrid-Cáceres-Portugal y del Oeste de España (MCP y del O), que logró mantenerse durante más de treinta años, si bien pasó por momentos de graves apuros económicos (Sánchez, 1985).

Pero no era sólo esta línea la que tenía dificultades. En general, todas las del Noroeste y Oeste de España sufrían una situación similar. Atendiendo a ello el gobierno había previsto en el Estatuto Ferroviario de 1924 la incautación de estos ferrocarriles en caso de crisis irreversible.

Esta norma del Estatuto de 1924 se pone en práctica por primera vez en 1928, precisamente cuando la Compañía de MCP y O de España no puede con las cargas que venían arrastrando sus líneas y se ve obligada a desatender los servicios.

Por Real Decreto de 9 de Septiembre se constituye la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. La empresa se creaba con capital y predominio del Estado, pero también se daba margen para la intervención de los antiguos concesionarios, a los que se había indemnizado previamente (Domínguez, 1986).

Entre este año y el siguiente se incautan un total de nueve líneas, entre las que se encontraban la Madrid-Cáceres-Portugal y el Plasencia-Astorga, que permanecerán en esta situación hasta la creación de RENFE en 1941, en que los ferrocarriles españoles pasarán a manos del estado.

2. LA INCLUSIÓN DE ARROYO-MALPARTIDA EN LOS PROYECTOS

2.1. MODIFICACIÓN DE LOS TRAZADOS

En los primitivos proyectos de Cáceres a Malpartida de Plasencia y de Cáceres a Portugal no aparecía ninguna estación con este nombre ni tampoco en el lugar en que se emplazaría más tarde la de Arroyo-Malpartida.

Los trazados de estas dos líneas eran los siguientes:

- a) Según proyecto de 1877, se dirigiría desde la zona del Calerizo de Cáceres hacia Malpartida y Arroyo del Puerco, subía en dirección Norte para cruzar el Tajo por Garrovillas y seguía hasta Malpartida de Plasencia. (Fig. 1)
- b) Parte del mismo lugar que el anterior, del Calerizo, y sigue por Malpartida de Cáceres y Aliseda, se introduce en la provincia de Badajoz por San Vicente, volviendo hacia Valencia de Alcántara y la frontera. (Fig. 2)

En el proyecto de 1878 para esta última línea se señalaba que la estación de Malpartida de Cáceres tuvo que emplazarse sobre una curva de 600 metros, entre el Prado de Chinarro (compuesto de varias propiedades particulares cercadas) y las eras del pueblo, dada la fuerte oposición de los propietarios a que el ferrocarril pasase por estos terrenos. Se aceptaron en principio sus razones y la estación se proyectó en una situación nada favorable para su explotación dada la dificultad que tendrían las máquinas en realizar las maniobras en un tramo curvo; pero la sociedad concesionaria confiaba en llegar, con el tiempo, a un acuerdo con los interesados para poder modificar el proyecto (MOPU, 1878).

Aquí cabe señalar que el Prado de Chinarro acoge las tierras mas ricas del término y las eras —muy extensas por otra parte— fueron de vital importancia en un municipio con una agricultura basada en la producción de cereal, por tanto no es de extrañar que el pueblo se incomodase cuando le anunciaron la posibilidad del paso de un camino de hierro por estas apreciadas propiedades. Pero por muy buenas que fuesen estas tierras no es razón de peso suficiente para lograr que la sociedad del ferrocarril aceptase estas condiciones en perjuicio de la explotación de la línea, cuyo principal objetivo era el transporte de los fosfatos de Cáceres, no teniendo ningún tipo de intereses en Malpartida.

Más adelante veremos que estos primeros proyectos no se llevarían a cabo, en parte por las dificultades impuestas por el propio pueblo de Malpartida que no cedió; pero esto sucederá cuando los derechos del Cáceres-Portugal cambien de manos. Por ahora habían conseguido que sus exigencias apareciesen en planos y proyectos que fueron aprobados por la primitiva sociedad.

En 1879 los concesionarios de las líneas, que ya estaban unidos desde 1877 en una sola compañía, ceden sus derechos a una nueva sociedad, la de los Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida y a la Frontera de Portugal, que revisará los trazados de los dos ferrocarriles haciendo notar que desde Malpartida de Cáceres hasta la estación de la minas del Calerizo

“ambos ferrocarriles tienen un trozo comun al cual evidentemente ha de corresponder una sola y misma línea, pues, además de ser del todo innecesarias dos vías independientes, esto tendría el grave inconveniente de que todo el tráfico que debe pasar entre Este y Oeste, ó sea entre Madrid y Lisboa, recorrería inútilmente y con inmenso perjuicio, de los intereses generales, dos veces el trayecto de que se ha dado mención, haciéndole á la ida y á la vuelta.”

(MOPU, 1879)

Las dos líneas se habían proyectado por separado, sin tener para nada en cuenta los trayectos de una y otra, y, lo que es más grave, cuando los concesionarios de ambas se unieron formando una sola empresa ni siquiera revisaron las anomalías que podían revestir los proyectos una vez que los dos ferrocarriles habían de explotarse de forma conjunta.

La nueva sociedad decidió unir las líneas Cáceres-Malpartida de Plasencia y Cáceres-frontera en alguna parte del trazado con el fin de evitar la innecesaria construcción de dos vías paralelas.

En un principio se pensó que esta estación de empalme podría situarse en Malpartida de Cáceres, que es el lugar donde comienza el tramo común, pero el pueblo seguía sin ceder a sus exigencias en cuanto al trazado del ferrocarril y, antes de construir la estación “en condiciones que perjudicasen el buen servicio de la explotación futura”, decidieron buscar un lugar más apropiado para situarla (MOPU, 1979).

Tras la realización de los estudios necesarios se eligió como lugar más propicio un punto situado entre Arroyo del Puerco y Malpartida de Cáceres. Para ello fue preciso modificar los trazados de los dos ferrocarriles; así el de Cáceres a la frontera se dirigirá desde el Calerizo hasta la charca de Lancho, sin pasar por Malpartida –por tanto más al Norte de la línea antes proyectada– y desde aquí seguirá el mismo trayecto anterior hasta Portugal. La de Malpartida de Plasencia a Cáceres no será tal ya que desde las inmediaciones de Garrovillas bajará directamente hasta el emplazamiento de la nueva estación donde terminará, no llegando hasta Cáceres, ni tocando tampoco en Arroyo del Puerco. (Fig. 3)

En los proyectos de 1879 para la modificación del trazado, consultados en los archivos del MOPU, se explican las razones que indujeron a los técnicos a situar la estación de empalme en la charca de Lancho. Vamos a tratar de exponerlos a continuación de forma esquemática:

* Con las modificaciones de los trazados la línea de Malpartida de Plasencia a Cáceres se acorta en unos cuatro kilómetros. De igual forma disminuye la distancia entra Madrid y Lisboa –“que es uno de los principales objetivos de estas líneas”–, ya que el trayecto de Cáceres a la frontera no modifica su longitud con respecto al antiguo trazado.

* Por tratarse de una estación que une dos ferrocarriles y por su posición central en la línea general estará dotada de una serie de servicios inexistentes en otra estación de menor importancia: mayor número de vías y andenes que atiendan debidamente al numeroso tráfico, embarcaderos, talleres, instalaciones para el personal..., además de un depósito de máquinas.

Todas estas dotaciones exigen que la estación se sitúe en un terreno llano y amplio y, sobre todo, que ofrezca un buen abastecimiento de agua, tanto para la maquinaria, como para los talleres y servicios que albergue:

“Los accidentes del terreno de esta comarca, su constitución geológica de formaciones de pizarras, cuarcitas y granitos, crean pues, dificultades para el establecimiento de la estación en otros puntos, mientras que por el contrario, todas las condiciones favorables se hallan felizmente reunidas, en el sitio elegido inmediato al río Casillas y á la charca de Lancho, que es un verdadero pantano construido para servir un lavadero de lanas, y un molino harinero.”

* “Es un punto céntrico á los empalmes de las principales carreteras de la provincia”.

* Con la modificación del trayecto se perjudica a los pueblos de Arroyo del Puerco y Malpartida de Cáceres en los que había proyectadas sendas estaciones. Pero esta nueva está lo suficientemente próxima a los dos como para cubrir sus necesidades. Fue al situar la estación entre estas poblaciones cuando se decidió darle el nombre de ellas: estación de Arroyo-Malpartida o de Arroyo y Malpartida, como se le denomina en algunos documentos primitivos.

Tras estas modificaciones no se producen en Malpartida de Cáceres manifestaciones sobre las consecuencias para el pueblo, o al menos no aparece ninguna referencia en los archivos del ayuntamiento. Por la información obtenida en el MOPU sabemos que no se llegó a un acuerdo para mejorar el trazado del ferrocarril a su paso por el término, pero no encontramos documentación en la que se mencione la reacción que produjo la alteración de los proyectos y, por tanto, la desaparición de la estación de este municipio.

En cambio, en Arroyo del Puerco, tan sólo llegar la noticia de las alteraciones del trayecto, convocó el ayuntamiento sesiones extraordinarias en las que se acordó presionar a la empresa ferroviaria para que la estación de empalme no se situase en la charca de Lancho, sino en Las Tenerías de Clemente donde se había proyectado la estación de este pueblo en el primitivo trazado. Incluso dieron facilidades para la expropiación de los terrenos que ocupase el ferrocarril dentro del término municipal, ofreciendo para las indemnizaciones parte del producto de la venta de sus bienes de propios desamortizables.

Pero las gestiones del ayuntamiento no debieron obtener ningún fruto, puesto que no vuelve a hacerse ninguna mención sobre el tema en los Libros de Acuerdos Municipales hasta el 11 de Enero de 1880 en que se autorizan las obras de una carretera que pusiera en comunicación la población con la “estación central” que se estaba construyendo en las inmediaciones de la charca de Lancho.

2.2 LAS RECLAMACIONES DE CÁCERES

Está claro desde el principio que lo que determinaba los trazados de las líneas férreas eran los intereses económicos de las compañías ferroviarias. Prueba de ello es que las dos ciudades más importantes de nuestra provincia se verían desdeñadas en los proyectos de la línea Madrid-Portugal: Plasencia tenía que trasladarse hasta la estación de Palazuelo –a unos 14 kilómetros– para tomar el ferrocarril y a Cáceres simplemente se le concedió un ramal de carácter secundario que enlazara con la línea general en Arroyo-Malpartida; y ello gracias al interés de la salida de los fosfatos hacia Lisboa, para lo cual no importaba en absoluto que no llegase hasta allí la línea general, sin embargo sí afectaba a Cáceres cuya mayor necesidad era la comunicación con Madrid.

La línea tenía sus objetivos muy claros: enlazar Madrid con Lisboa de la forma más directa posible, ya que la comunicación entre los dos puntos era lo que verdaderamente generaría un tráfico importante, no tanto como el que pudiera obtener en los puntos intermedios. Por ello debería seguirse el trazado más recto, evitando cualquier tipo de desviaciones, a no ser que algún interés económico justificase una modificación, como sucedió con el descubrimiento de las minas de fosfatos del Calerizo que hizo cambiar los proyectos que dirigían la línea a través de Coria y Monfortinho.

En ninguno de los trazados de las líneas Cáceres-frontera o Cáceres-Malpartida de Plasencia se hace mención a una estación en la propia capital: los ferrocarriles comienzan en el Calerizo en medio de la explotación de las minas de fosfatos, donde sea más fácil el embarque de estas mercancías. A pesar de ello se le concederá un carril desde las minas hasta una estación para el servicio de la ciudad. Según fuentes de la época, para enlazar con la línea general y tomar los trenes directos de Madrid a Valencia de Alcántara, tenían que trasladarse desde su estación a la de Arroyo-Malpartida, con las molestias y retrasos que ello causaba (Alvarez. Extremadura, 26-I-1946).

Parece ser que Segismundo Moret, como presidente de la Sociedad de Fosfatos, administrador de la Compañía de Cáceres a Malpartida y a la frontera de Portugal y, posteriormente, presidente de la MCP, se preocupó en todo momento de la comunicación del Calerizo con la frontera, atendiendo a sus particulares intereses económicos y dejando en un segundo plano a la ciudad de Cáceres. El ayuntamiento estaba agradecido por el bienestar económico que la extracción de los fosfatos había llevado a la población, imponiendo, en honor a este hombre, la denominación de “Aldea Moret” al barrio que se construyó para los obreros en las minas. Pero todo ello sucedió antes de presentarse los proyectos definitivos del ferrocarril.

En los primeros años del siglo XX es cuando comienzan a aparecer las primeras reivindicaciones de los cacereños sobre la cuestión del ferrocarril. No se explican cómo es que no pasa por Cáceres la línea general y, más aún, cómo es que las importantes instalaciones de la “estación central” de Arroyo-Malpartida no se encuentran en la ciudad.

En sesión del 23 de Julio de 1902 el concejal Francisco Cruz Quirós propone

“que se gestione la instalacion en Cáceres de las Dependencias todas que hoy existen en la Estación de arroyo-Malpartida, pues tiene entendido que ha de ampliarse la de esta Capital y considera que el momento es oportuno para que el Ayuntamiento y el Comercio, soliciten que aquella Estación Central venga á la capital haciendose una nueva via de aquí á la Estación del Casar, abandonando la de este punto al arroyo-Malpartida, con lo que la Compañía se ahorraría unos cuantos trenes y la capital ganaría extraordinariamente”.

A raíz de ello se crea una comisión que gestione, en nombre del ayuntamiento, estas aspiraciones de la ciudad.

En 1904 la citada comisión pide al ayuntamiento que acepte su dimisión pues se siente incapaz de cumplir los objetivos que se había fijado, dado el nulo apoyo que ha recibido tanto por parte de instituciones oficiales, especialmente la diputación provincial que ni siquiera contestó a los oficios que se le enviaron, como de particulares (AA.MM., 6-7-1904).

Durante toda la primera mitad del siglo el Ayuntamiento seguirá realizando diligencias en este sentido, pero todas ellas resultarán fallidas. La verdad es que la línea no tuvo unos propietarios estables hasta su nacionalización en 1928 y, aún así, su gestión no era lo suficientemente continuada como para atender negociaciones de esas características. Por su parte, la prensa de la época añade otras razones como la incompetencia de las numerosas comisiones que se nombraron en estos años, cuyos miembros no tuvieron la actividad que se hubiese deseado (Maderal. Extremadura, 20-3- 1946).

En 1946 se presenta al Ministerio de Obras Públicas el primer anteproyecto de la desviación de la línea por el Casar hacia Cáceres y la ampliación de la estación de la ciudad con las atribuciones de Arroyo-Malpartida. El Ministerio lo declara de utilidad pública. Los ayuntamientos de Cáceres, Casar de Cáceres y la Cámara de Comercio ofrecen importantes subvenciones para agilizar los trámites. Pero los años pasan y el citado anteproyecto parece caer en el olvido. Ante tantos retrasos el ayuntamiento de Cáceres se compromete en 1950 incluso a pagar toda la obra si se le concede el crédito necesario (Baltar. Extremadura, 5-12-1969).

En 1963 Cáceres inaugurará su nueva estación de ferrocarril, lo que aviva las esperanzas como primer paso para la realización de la desviación del trazado, pero aún no se tiene ninguna noticia al respecto.

Hasta 1968 no se llegará a un acuerdo definitivo, lo que la prensa de la época denomina “operación trueque”: el ayuntamiento se hace cargo de las expropiaciones necesarias y se compromete a comprar la antigua estación de ferrocarril por un total de 50 millones de pesetas, a cambio de que el Ministerio de Obras Públicas invierta esta suma en la desviación de la línea (AA.MM., 22-7-1968).

Cáceres por fin ve alcanzado su objetivo: la línea Madrid-Cáceres-Portugal pasará por su ciudad. Sin embargo nunca conseguirán el traslado del depósito de máquinas y sus importantes instalaciones, ya que éstos estaban abocados a desaparecer desde 1867 en que comenzaron a introducirse en la línea las primeras locomotoras diésel-eléctricas.

3. EL DEPOSITO DE MAQUINAS

3.1. FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS

El depósito es el lugar de la estación de ferrocarril destinado al albergue de las máquinas que están en situación de espera, bien porque se están sometiendo a algún tipo de reparaciones o simplemente por encontrarse en período de descanso.

Sus instalaciones se componen de un edificio en forma de sección de corona, denominado rotonda, que está provisto de fosos para la reparación de las máquinas. De él parten tantas vías como capacidad tenga el depósito, las cuales se dirigen hacia una plataforma giratoria con una sola vía que las pone en comunicación con los distintos andenes y con otras dependencias de la estación. Anejos a lo que es el depósito en sí se construyen otros edificios destinados a oficinas, archivos o almacenes para el material de los talleres; lo que le configura una cierta independencia del resto de la estación. Asimismo posee una plantilla de personal propia, constituida por un jefe de depósito y una serie de obreros que, en gran parte, realizan trabajos especializados (maquinistas, montadores, mecánicos...).

Las numerosas limitaciones técnicas de las antiguas locomotoras de vapor les impedían cubrir largos recorridos, por ello existía la necesidad de dotar a las grandes líneas de varios depósitos: uno en la estación de cabecera, otro en un punto central de la línea para que sus máquinas relevasen a las que habían partido de la estación principal y alguno de menor importancia, denominado depósito auxiliar de reserva, destinado al descanso de las máquinas y a cubrir alguna urgencia. Los dos primeros albergaban máquinas que pertenecían exclusivamente a ellos, por esto se denominaban de “puestos fijos”, los otros acogían, por períodos más o menos cortos, a las locomotoras de los depósitos principales. El jefe de depósito de la estación cabecera era el coordinador de todos los demás depósitos de las líneas que partían de esta estación principal, estos otros jefes estaban a sus órdenes.

La línea Madrid-Cáceres-Portugal tuvo en la estación de Delicias, en Madrid, su depósito principal y el de relevo en Arroyo-Malpartida.

Las máquinas de este último relevaban a las de Delicias en Navalmoral de la Mata, llevando el tren hasta Valencia de Alcántara, en cuyo depósito auxiliar de reserva esperaba la salida de otro tren en dirección contraria para dirigirlo hasta Navalmoral, a no ser que la espera fuese demasiado larga con lo que la locomotora volvería a Arroyo-Malpartida.

Los trenes que llegaban hasta Lisboa eran llevados en un principio, por las propias locomotoras de Arroyo hasta su destino, después de un cambio en la reserva de Valencia de Alcántara por alguna máquina de espera. Pero a partir de los años veinte serían los ferrocarriles portugueses los que tomarían el relevo en la estación de Valencia para cubrir el trayecto de su país (García, 1986).

Según Faustino García Linares, último jefe de depósito de Delicias, era necesario este relevo de máquinas en Navalmoral ya que las locomotoras de Delicias, después de recorrer gran parte de la línea, se veían incapaces de soportar los duros perfiles que aún les quedaban por cubrir en la provincia de Cáceres. Los dos tramos peores eran: el comprendido entre las estaciones de la Bazagona y la de Río Tajo, que atravesaba el arco de Cañaveral y los riveros del Tajo, y el que discurre entre Arroyo-Malpartida y Valencia de Alcántara que se veía obstaculizado por la Sierra de San Pedro.

A lo largo de su historia la estación de Arroyo-Malpartida tuvo dos depósitos:

a) El primero fue construido junto con la estación en 1880 y se situó próximo al edificio de viajeros. Tenía una capacidad para cuatro locomotoras, justo el número con que se dotó a Arroyo-Malpartida en 1881. Posteriormente se hicieron ampliaciones del depósito aumentando la capacidad de la rotonda en dos máquinas más, para ello se aprovechó el espacio dedicado a oficinas, construyéndose nuevas dependencias para éstas.

b) Por Real Decreto de 26 de Agosto de 1926 se autorizó la ejecución del proyecto de la Compañía de MCP y O de España para la ampliación de la estación de Arroyo-Malpartida. Consistía, principalmente, en la construcción de 66 viviendas para empleados, un taller de reparaciones con varios fosos para máquinas y vagones y un nuevo depósito con capacidad para 21 locomotoras. Estos dos últimos serán edificados muy próximos ya que se atenderán por el mismo personal. Dadas sus grandes dimensiones tienen que localizarse más alejados de los demás edificios de la estación de lo que estaba el antiguo depósito, por ello se proyectaron al comienzo de las vías con lo que éstas tendrán que ser levantadas para darles una nueva configuración. Para ello la compañía adquirió nuevos terrenos que fueron expropiados, de una parte, a la familia Mogollón y, el resto, al Vizconde de Rodas, ocupando una fracción de su finca El Lavadero de San Miguel, incluido ya dentro del término de Arroyo del Puerco. (Fig. 4)

Las obras comienzan ese mismo año, pero enseguida surgen gastos adicionales relacionados con el precio de los materiales y con mejoras que no se habían previsto en el presupuesto inicial. En 1929 se tienen que paralizar los trabajos que, por otra parte, iban bastante avanzados. Se elaboran nuevos presupuestos que se aprueban en 1931. A finales de 1932 se dan por terminadas las obras y se destruye el antiguo depósito, que hacía años había quedado obsoleto, dado que el número de máquinas con que contaba Arroyo-Malpartida en esos momentos era exactamente de 21, y comienza a funcionar el nuevo. Pero en ese mismo año se aportan 18 locomotoras más, con lo que este nuevo depósito se ve desbordado desde el principio, aunque debemos tener en cuenta que no todas las máquinas estaban siempre en la estación; también pasaban temporadas entre un viaje y otro en los depósitos de reserva (MOPU, 1931).

Este depósito será el último que se construya en Arroyo-Malpartida, y no sufrirá ningún tipo de remodelación en todos los años que se mantuvo abierto hasta la introducción de las máquinas diésel en la línea.

CUADRO 1

MÁQUINAS DEL DEPÓSITO ARROYO-MALPARTIDA

AÑO	SERIE	TIPO	NÚMERO	OBSERVACIONES
1881	6-10	220	Cinco	Llamadas locomotoras "de carro".
1900	307-310	030	Cuatro	De tres ejes acoplados.
1904	441-442	031	Dos	De tres ejes acoplados y uno independiente.
1909	508-510	130	Tres	
1909	301-306	030	Seis	Provenían del depósito de delicias, al que habían sido incorporadas en 1900.
1912	601-606	040	Seis	
1932	807-814	141	Ocho	Locomotoras "Tender".
1932	1001-1010	—	Diez	Se las conocía como "las miles del Oeste" y fueron las mejores máquinas que tuvo la Compañía Nacional del Oeste hasta la aparición de RENFE en 1941.
1952	—	—	Seis	Marca "Mikado" de fabricación japonesa. Tenía ya una mayor potencia y en alguna ocasión cubrieron sin relevo el trayecto de Madrid a Valencia de Alcántara.

Fuente: RENFE, 1945. García Álvarez, 1986.

* Año de incorporación a Arroyo-Malpartida.

3.2 DESAPARICIÓN DEL DEPÓSITO

Las locomotoras diésel-eléctricas funcionan con la energía generada por un motor de combustión de gas-oil, su sistema es, esencialmente, el mismo que el de las máquinas eléctricas, pero con la ventaja de que producen su propia energía, sin tener que depender del tradicional cable aéreo que tenía que cubrir toda la línea para proporcionar a la máquina la electricidad necesaria. Este sistema les permite alcanzar una mayor potencia y velocidad, con lo que son idóneas para el arrastre de trenes pesados, además puede disfrutar de una autonomía de más de 1000 kilómetros (Gómez, 1989).

En el año 1967 se comenzaron a introducir en la línea Madrid-Cáceres-Portugal, suponiendo una auténtica revolución tanto en la calidad de los servicios como en la organización de las líneas: en primer lugar supusieron la desaparición de las tradicionales locomotoras de vapor que fueron enviadas a los desguaces y, como consecuencia, desaparecieron los depósitos de relevo cuyos servicios ya no eran necesarios con estas máquinas.

Al poder cubrirse todo el recorrido hasta Valencia de Alcántara con una sola locomotora, el depósito de Arroyo-Malpartida fue perdiendo actividad hasta que en 1970 era prácticamente nula. Al numeroso personal que atendía los servicios del depósito se le ofrecieron jubilaciones anticipadas, a las que se acogieron un buen número de ellos, o realizaron cursos de reciclaje a máquinas diésel-eléctricas dándoles destino en otras estaciones, principalmente en Madrid-Atocha que desde 1966 había sustituido a Delicias como cabecera de la línea.

El depósito de Arroyo siguió en activo hasta el 1 de Abril de 1974 en que se clausuró de forma oficial, aunque sus instalaciones no fueron derribadas hasta 1975. Actualmente solo quedan de ellas sus cimientos que nos dan idea de la magnitud del edificio.

3.3. LA DESVIACIÓN DE LA PERALA

Al perder importancia los depósitos de relevo, Cáceres no verá alcanzado el objetivo de trasladar a su ciudad los servicios de Arroyo-Malpartida. En cambio, es precisamente en este momento, cuando ya no es tan importante que la línea pase directamente por esta estación, cuando el Ministerio de Obras Públicas accede a negociar con el ayuntamiento de Cáceres esa desviación del ferrocarril que haría posible el paso de la línea general por la ciudad.

El municipio para no perder la oportunidad acuerda en la sesión extraordinaria del 23 de Julio de 1968 ofrecer el pago de las indemnizaciones de los terrenos a expropiar y la compra a RENFE de la antigua estación de trenes, cuyo importe, 50 millones de pesetas, se emplearía en las obras de la desviación. El Ministerio acepta las condiciones y autoriza la ejecución de los proyectos.

El nuevo tramo se inicia a un kilómetro y medio después de la estación de La Perala y, corriendo más o menos paralelo a la carretera N-630, corta la comarcal de Arroyo de la Luz, junto a la que se construye un apeadero para el servicio de El Casar. Más adelante se abre en una curva para salvar el Polígono Industrial de "Las Capellanías" y atraviesa, por medio de un paso elevado, la carretera de Valencia de Alcántara a la altura del Junquillo, para llegar posteriormente a la estación de Cáceres. El nuevo tramo de la línea tendrá una longitud total de 18.777 metros (Extremadura, 8-12-1969). (Fig. 5)

Desde el principio se encuentran problemas con los propietarios de los terrenos afectados por la desviación. Estos aducen que el trazado perjudica en gran manera a sus fincas ya que, al no discurrir todo lo próximo a la carretera que sería deseado, las divide en dos partes independientes con las molestias que ello causa, además supone un peligro para su ganado que puede ser atropellado por el tren en cualquier momento. Ante estas protestas el ayuntamiento responde que el trazado no puede modificarse, pero acuerda en la sesión del 16 de Septiembre de 1969 una solución parcial:

“Pagar a los propietarios de las fincas por las que atraviere la desviación del ferro-carril desde El Casar el importe de construcción de un muro de protección que separe la explanación del ferro-carril del resto de la finca. Se pagará a razón de 100 pesetas el metro lineal, a deducir del precio total de la expropiación. El Ayuntamiento no se hace responsable de la no construcción de este muro por los propietarios ni de los perjuicios que ello pueda ocasionar a personas o animales.”

En principio los propietarios aceptan la solución que se les ofrece, pero a la hora de firmar las autorizaciones para el comienzo de las obras la mayoría se niega, como medida de presión, para que se rectifique el trazado. A pesar de todo, los trabajos comienzan en Octubre de 1969 pero se desarrollarán de forma muy lenta por la ausencia de autorizaciones. El 17 de Noviembre la corporación decide adelantar el dinero para la construcción de los muros protectores, lo cual convence a un mayor número de propietarios. Sin embargo la solución definitiva no llegará hasta la formación del expediente de expropiación forzosa hecho público por el Ministerio de Obras Públicas el 18 de Diciembre de ese mismo año.

A partir de aquí las obras se desarrollan a buen ritmo y en Enero de 1971 se hacen las primeras pruebas con el paso de un tren de mercancías cargado (Extremadura, 13-1-1971).

La inauguración oficial se produce el 21 de Junio de ese año, aprovechando la llegada a Cáceres de los, entonces, Príncipes de España. En los diarios de la época se celebra el acontecimiento con largos artículos sobre “esta vieja aspiración cacereña” y sobre las grandes ventajas que proporcionará la desviación a la ciudad, a la que sitúa “en la línea Madrid-Lisboa, facilitando su enlace directo en las comunicaciones Norte-Sur convirtiéndose en ‘nudo’ ferroviario de primerísimo orden.” (Extremadura, 21-6-1971:21).

4. TRAYECTORIA DE LA ESTACIÓN

4.1. SIGLO XIX Y PRIMER TERCIO DEL XX

La estación de Arroyo-Malpartida se proyectó en 1879 sobre terrenos del término municipal de Cáceres, pertenecientes a propietarios particulares, que debieron ser adquiridos por la Compañía de Cáceres a Malpartida y a la frontera de Portugal. Las principales instalaciones con que contaba eran las siguientes:

- a) Al principio de la vía la casilla de un guarda.
- b) Un muelle de carbones y el depósito de agua para el abastecimiento de las locomotoras.
- c) El depósito de máquinas.
- d) Una cochera para 18 carruajes.
- e) El muelle de mercancías al lado derecho de las vías.
- f) Dos andenes para viajeros.
- g) Un edificio para viajeros dedicado al despacho de billetes, oficinas y dormitorios.
- h) Los retretes, que se construyeron un poco alejados hacia el Este con salida al andén.
- i) Cinco viviendas, una para el jefe del depósito y otras cuatro para empleados, que se construirán formando una manzana, en el lado izquierdo de la vía, junto al depósito de máquinas. (Fig. 6)

En un principio no se contempla la construcción de estas casas para empleados pero, debido a las especiales dotaciones de Arroyo-Malpartida, la Compañía MCP las considera necesarias una vez que empieza el funcionamiento de la estación.

“Siendo la estación de Arroyo y Malpartida el punto de empalme de las líneas de Cáceres á la frontera de Portugal y de Cáceres á Malpartida de Plasencia y necesitando dependencias que no tiene ninguna otra estación, como son, un depósito de locomotoras y otro de carruajes, y por lo tanto un personal algo numeroso necesita albergarse en esta estación, que por distar cinco kilómetros de Arroyo del Puerco, y tres de Malpartida, se hace imposible pueda hacerlo en ninguno de estos pueblos, viéndonos obligados á construir dentro de la zona perteneciente á dicha estación, edificios para alojarlo”.

Pero la construcción de estas casas será totalmente insuficiente ante la necesidad de empleados y la compañía edifica posteriormente unas pequeñas viviendas en el patio de viajeros —entre las que se situaría a principios de siglo la escuela de niñas— y otras casas de mejor factura junto a las primeras para empleados formando lo que se denomina el Barrio Antiguo, que tienen como novedad la dotación de retretes que vertían en una fosa séptica. (Fig. 7)

Todas estas viviendas eran cedidas de forma gratuita a los empleados de la compañía y tenían unas buenas características para asegurar una cierta calidad de vida. Sin embargo las previsiones en este sentido siempre fueron insuficientes y conforme aumentaban los empleados de la estación tenían que compartir las viviendas entre varias familias. Se producían así unas condiciones de hacinamiento que se apuntan como una de las causas de la alta mortalidad que se daba en Arroyo-Malpartida a finales del siglo XIX y primeras décadas del XX. Incluso algunos empleados optaban por residir en Malpartida o Arroyo del Puerco a pesar de los problemas de traslado que tendrían en aquella época.

Aprovechando esta carencia de viviendas algunos propietarios de tierras colindantes comenzarán a construir barrios de casas particulares, que constituyeron uno de los mayores negocios de algunas familias de los pueblos cercanos. Estaban destinadas a los empleados de la estación que se habían quedado sin viviendas de la compañía o a otras personas que por ser ajenas al ferrocarril no podían disponer de ellas. De hecho los comercios, bares, barberías que hubo en Arroyo-Malpartida estuvieron ubicadas en éstas y otras casas particulares, al no poder emplearse las del ferrocarril para esos usos.

Las primeras fueron construidas por Inés Pozo a finales del siglo pasado —época en que la estación ya contaba con 224 vecinos agrupados en 55 familias— y su construcción fue progresiva dando como resultado 14 viviendas con diferentes características que van desde pequeñas casas de tapial y con dos o tres habitaciones a edificaciones considerablemente más amplias, de hasta cinco salas, y de factura más consistente. Ninguna tuvo desagüe hasta la instalación general del alcantarillado en los años sesenta.

La población de Arroyo-Malpartida en estas primeras décadas de funcionamiento está constituida por ferroviarios jóvenes que se trasladan junto a sus familias y que están sometidos a una extraordinaria movilidad ya que la mayoría de ellos no eran empleados fijos, sino que se les contrataba por un tiempo determinado para trabajar en las estaciones en las que fueran necesarios (Juez, 1992).

El mayor porcentaje de la población de Arroyo-Malpartida procedía de pueblo de la provincia de Cáceres situados en la línea férrea, aunque también encontramos un número elevado de habitantes de otras provincias como Toledo, Madrid, Salamanca, León, Zamora, provincias andaluzas...

Conforme la población ferroviaria aumentaba fueron apareciendo servicios ajenos al funcionamiento de la estación. Así en el padrón de 1898 ya nos encontramos con una maestra, ocho sirvientas y el dueño de una tienda de comestibles. En 1910, con la construcción de la capilla-escuela aparece la figura del capellán y también, en ese año, la compañía contrata a un practicante. Poco tiempo después, en 1912, llegaría por primera vez un médico que cubriría los servicios sanitarios que hasta entonces atendían desde Malpartida.

4.1.1. 'Proyecto de Ampliación de Arroyo-Malpartida en 1926'

La aparición del Estatuto Ferroviario en 1924 que regulaba las aportaciones económicas del gobierno en materia de ferrocarriles será la oportunidad de la compañía férrea para emprender mejoras en la línea y dotarla de nuevo material. Amparándose en las nuevas leyes elabora un 'Proyecto de Ampliación de la Estación de Arroyo-Malpartida' cuya ejecución fue aprobada por Real Orden de 26 de Agosto de 1926.

Pero a medida que avanzaban las obras comienzan a aparecer imprevistos que no se habían contemplado en el presupuesto inicial, tales como la adquisición de materiales más caros ante la imposibilidad de conseguir los señalados en el proyecto, obras de explanación más importantes que las previstas o el empleo de nuevas técnicas al hacer las cimentaciones. Este aumento en los gastos no puede ser afrontado por la compañía dada la delicada situación financiera que padecía. A pesar de la nacionalización de la línea en 1928 las obras, que se encontraban bastante avanzada, tienen que paralizarse en el 29 a la espera de la aprobación de un Presupuesto Adicional que permita su continuación.

Este no será presentado por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste hasta 1931, siendo aprobado definitivamente por el Consejo Superior de Ferrocarriles en Octubre de ese año (MOPU, 1930-1931).

Las obras de ampliación que dieron comienzo en 1926 preveían las siguientes construcciones:

a) Una marquesina de forja de hierro para cubrir el andén central de viajeros, que aún se conserva en la actualidad.

b) Un muelle adicional cubierto al lado de el de mercancías.

c) Un nuevo depósito de máquinas con una capacidad para 21 locomotoras y un taller de reparaciones.

d) Con el nuevo depósito de máquinas el número de empleados tendrá que incrementarse, previniendo el alojamiento de estas nuevas familias, y teniendo en cuenta el problema de viviendas que ya existía en la estación, la compañía de MCP y del O incluyó en el proyecto un importante número de viviendas para empleados que suman un total de 66 distribuidas en 11 pabellones que se situarán al final de la estación al lado derecho de la vía. Los cinco primeros estaban totalmente terminados en la primera fase de construcción y en 1930 ya los ocupaban sus inquilinos, los otros seis no se finalizarán hasta 1932 con el resto de las edificaciones. (Fig. 7)

4.2. LA GUERRA CIVIL

Tras la declaración de la Guerra Civil en 1936 la línea Madrid-Cáceres-Portugal queda dividida en dos zonas, perteneciendo a la republicana el depósito de Madrid-Delicias y a la nacional el de Arroyo-Malpartida. De esta forma la estación adquiere un gran importancia estratégica al ser el único depósito de "puestos fijos" con que cuenta la parte nacional de la línea, disfrutando además de unas instalaciones recién renovadas y ampliadas y un total de 44 locomotoras que serán usadas para el traslado de tropas, suministros y mercancías a los distintos puntos a los que interese al ejército.

Debido a la importancia que adquieren las líneas de ferrocarriles, los ferroviarios no van a luchar en los frentes de batalla, sino que serán militarizados y enviados a los puestos en que su trabajo sea necesario. Estas actividades están coordinadas por la Unidades Militares de Ferrocarriles que se crean en todas las comandancias militares de la zona nacional (Wais,1974).

En estas circunstancias, la estación de Arroyo-Malpartida experimenta un aumento de actividad durante los años de la contienda con lo que, además de mantener los empleados que pose-

ía, se le enviarán una cantidad considerable de ferroviarios. Estos, junto con sus familias, serán la causa del incremento de población que se observa entre los padrones de 1935 y 1940, en los que se pasa de 469 a 674 habitantes.

Como nota anecdótica cabe señalar que, dadas las ventajas que tenía ser ferroviario en estos conflictivos años, muchos empleados de la línea, intentaron introducir en la estación a sus familiares con el único objeto de evitar su marcha al frente, inclusión que fue aceptada en no pocos casos. Este fenómeno benefició sobre todo a Malpartida y a Arroyo de la Luz por ser los pueblos más cercanos vieron incrementarse el número de empleados del ferrocarril.

Una vez finalizada la contienda sobraré el personal aportado por razón de las necesidades estratégicas, sin embargo el número de traslados será escaso debido a la necesidad de empleados que tenía la estación desde la apertura del nuevo depósito en 1932, que no pudo cubrirse en su momento por razones de coyuntura política y económica.

El período de postguerra no supuso una crisis tan aguda como en el resto de los pueblos de la zona: en primer lugar, la gran mayoría de sus residentes eran contratados del ferrocarril asegurándose, de este modo, un sueldo más o menos estable; además los ferroviarios tenían la ventaja de disponer de un buen transporte hacia la frontera de Portugal lo que les facilitaba el contrabando de alimentos y otros productos de los cuales carecía el país. Estas prácticas eran habituales entre los trabajadores de la línea que eludían fácilmente las vigilancias de frontera y se tradujeron en unas tasas de mortalidad por debajo de las provinciales en los años cuarenta.

4.3. LOS AÑOS DEL APOGEO

Con la creación de RENFE en 1941 se trata de dar un nuevo planteamiento a los ferrocarriles, pero debido a la situación de crisis y a la novedad de la empresa estatal no se emprenderán en los primeros años acciones directas, centrándose el trabajo en la organización administrativa de la nueva compañía.

Las primeras aportaciones que hace el Estado para invertir en la mejora de material e instalaciones se hace por Real Decreto de 31 de mayo de 1946 por el que se conceden 1.500 millones de pesetas a tal efecto (Muñoz, 1994). Arroyo-Malpartida se beneficiará con la ampliación del edificio de viajeros y la aportación al depósito de seis máquinas en 1952. Además se construirán 78 nuevas viviendas para empleados en colaboración con el Instituto Nacional de la Vivienda, que serán conocidas como las casas protegidas de RENFE, aportando como novedad que sus ocupantes tendrán que abonar un alquiler aunque pertenezcan a la propia empresa. (Fig. 8)

La construcción de estos grupos de viviendas se hacía necesaria tras el aumento de trabajadores durante la Guerra Civil. Ya en la postguerra se levantó el llamado Barrio Rebollo o Barrio Jareque que se trata de un conjunto de 46 viviendas particulares de muy distinta factura situadas en el lado derecho de las vías, pero que no fueron suficientes para acoger a la población.

En cuanto a las Viviendas Protegidas de RENFE presentan una mejor distribución y mayor tamaño que las construidas por las distintas compañías en décadas anteriores y, también, mejores servicios: al igual que los pabellones y que el Barrio Antiguo tenían un sistema de desagüe hacia una fosa séptica, pero fueron las primeras en las que se introdujo el agua corriente procedente de la red que la conducía desde la Charca de Lancho para el servicio de las locomotoras (MOPU, 1947). El resto de los habitantes de la estación se tenían que conformar con unas conducciones a modo de fuentes que se distribuyeron en los años 20 y 30 cerca de los distintos barrios. En lo que se refiere al agua potable ésta se repartía a la población desde vagones cisterna que llegaban al apeadero cada cierto tiempo.

Como la población de Arroyo-Malpartida siguiera aumentando durante los años 50, alcanzando su culmen en el padrón de 1960 con 1.107 habitantes, Josefa Mogollón construyó en 1959, en terrenos de su propiedad, el Grupo de San José acogiendo al Régimen de Protección Oficial del Ministerio de la Vivienda. Consta de 20 viviendas distribuidas en cinco edificios que forman una manzana junto al último barrio construido por RENFE. Presentan una aceptable distribución interna, además de una excelente calidad constructiva, ofreciendo a los inquilinos servicios de desagüe y agua corriente que no eran muy usuales en las demás viviendas de tipo particular. (Fig. 8)

El volumen de población que adquiere Arroyo-Malpartida necesita de unos servicios más amplios de los que hasta ahora disfrutaba, incluso se hacen rentables los negocios particulares dedicados al ocio, ayudado todo ello por la afluencia de jóvenes de Malpartida y Arroyo que acuden a los bailes de moda que en ese momento se desarrollan en los salones de los bares y los cines de la estación.

El primer cine se abre en 1955, su dueño, Benito Domínguez, procede de Malpartida de Cáceres y compra un pequeño terreno a los Mogollón para construir su negocio.

En 1957 Josefa Mogollón abre otro local de las mismas características al lado de las viviendas de Inés Pozo, pero se construye de forma deficiente y en 1961, cuando aún estaba en funcionamiento se derrumba.

Por otro lado el obispado decide dar el nombramiento de parroquia a la barriada designando un cura párroco en sustitución del capellán de RENFE. Por un tiempo se siguió utilizando la antigua capilla para la celebración de los servicios, hasta que fue comprado en 1961 el local del cine de Benito Domínguez que fue reformado para acoger la vivienda del párroco y la nueva iglesia de la Inmaculada que fue abierta al culto en 1963 (Arch. Diocesano, 1958-1963).

4.3.1. Aportaciones del Ayuntamiento de Cáceres

Es en estos años cuando el ayuntamiento de Cáceres comienza a ocuparse por la estación de Arroyo-Malpartida, en la que hasta ahora no había hecho ninguna mejora ni creado ningún servicio, dejando estas actividades, primero a las compañías privadas y, después, a RENFE.

Ahora colaborará económicamente en la dotación del alcantarillado que desemboca en el río Casillas: hasta entonces las viviendas que tenían desagües aflúan a fosas sépticas, hasta que en 1960 RENFE y el ayuntamiento de Cáceres firman un acuerdo por el que éste subvencionaría las obras en un 50% de su importe y la Red de Ferrocarriles las llevaría a efecto, dándose por terminadas al año siguiente (AA.MM. 2-6-1960).

La necesidad de unas nuevas escuelas era patente ya que los locales utilizados –capilla y aula del patio de viajeros– no reunían las mínimas condiciones.

En la sesión del 4 de Agosto de 1961 son aprobados los proyectos del arquitecto municipal para la construcción de una escuela con dos aulas, una para niños y otra para niñas, en los terrenos cedidos por RENFE en alquiler próximos al patio de viajeros.

Las escuelas se abrirán en 1962 ocupándose de ellas dos maestros nombrados por el Ministerio de Educación y Ciencia. Por su parte el ayuntamiento se compromete a dotarlas de todo el material necesario, así como de su conservación y limpieza (AA.MM. 5-10-1962).

Estas escuelas quedarán pequeñas en un principio ya que en 1960 la población escolar existente era de 109 niños y 82 niñas. Pero a partir de 1965 el número de empleados de la estación comienza a reducirse, empezando a infrautilizarse las edificaciones y servicios con que contaba la estación.

4.4. SITUACIÓN TRAS EL ABANDONO DEL DEPÓSITO

4.4.1. La actividad ferroviaria

En la década de los 60 comienza a reducirse la actividad del depósito dada la aportación de la máquinas diésel eléctricas, hasta que se clausura definitivamente en 1974. En este momento las funciones de la estación quedaron relegadas a la circulación de trenes de viajeros y mercancías en una zona con escasa movilidad económica y con estaciones cercanas mejores dotadas para ello, como la de Cáceres que en estos años se encuentra recién inaugurada.

Las paradas de los trenes de viajeros y mercancías se fueron reduciendo paulatinamente a través de los años, suprimiéndose definitivamente en 1989 y 1991 respectivamente. Las mercancías recibidas se limitaban al Transporte de Detalle por el que se surtían los pequeños comercios de Malpartida de Cáceres y Arroyo de los artículos necesarios encargados a los almacenes.

Una mayor importancia tuvo el Transporte de Mercancías a Vagón Completo, a través del cual se trasladaba el corcho de la zona hacia industrias de transformación de Asturias y Gerona, la madera resultante de la tala del eucalipto hacia Huelva o el traslado de los ganados trashumantes a las montañas de León. Pero actualmente también se ha suprimido en Arroyo-Malpartida, dándose solo por la concesión de un permiso especial para algún convoy que lo solicite.

La actividad de Arroyo-Malpartida en estos momentos se resume en las paradas técnicas de los trenes que circulan entre Cáceres y Portugal, funciones atendidas por tres factores de circulación que cubren los distintos turnos, no existiendo ningún otro tipo de personal adscrito a la estación.

4.4.2. Condiciones de vida

Con la pérdida de funciones del depósito comienza a descender la población de Arroyo-Malpartida y como consecuencia determinados servicios tienden a desaparecer. En primer lugar el médico contratado por RENFE es trasladado a la estación de Cáceres, quedando las actuaciones sanitarias en manos del personal de Malpartida de Cáceres. De igual forma desaparece la figura del sacerdote cuyos servicios se cubrirán por el párroco de la iglesia de San Sebastián de Arroyo de la Luz. Por último, en 1981, cuando la estación cuenta con 86 vecinos, se suspende la escuela que hasta entonces contaba con dos unidades, pasando los alumnos a recibir sus clases en el colegio Extremadura de Cáceres. En ese último curso los niños matriculados fueron sólo ocho: seis varones y dos hembras (M.E.C., 1981).

La mayor reducción de habitantes se produce entre los padrones de 1970 y 1975 con un saldo negativo de 465 habitantes.

De este modo las viviendas que hasta entonces habían sido insuficientes para acoger a toda la población se fueron abandonando y RENFE se encontró con una serie de casas desocupadas que ya no le eran necesarias.

En 1971 comienzan las conversaciones entre la compañía y el ayuntamiento para que éste gestione el arrendamiento, a personas ajenas al ferrocarril, de 60 viviendas que tiene libres en la estación, 20 de las de Protección Oficial y otras 40 pertenecientes a los pabellones. Pero parece ser que no llegaron a un acuerdo por lo que el asunto no volvió a tratarse. Como la oferta de arriendo trascendió a la opinión pública los interesados acudieron a la estación de Arroyo-Malpartida para pedir información. Ante estas peticiones se hicieron los contratos de arrendamiento de todos los solicitantes a través de Joaquín Arévalo que entonces era alcalde pedáneo de la estación y que medió en este asunto ante RENFE.

Las viviendas carecían de agua potable y la red eléctrica y de alcantarillado se fue deteriorando al no producirse revisión alguna en sus instalaciones a lo largo de los años. A finales de

los 80 la situación era lamentable y la barriada presentó una protesta formal ante el ayuntamiento de Cáceres. Tras diversas negociaciones se accedió a la reparación del saneamiento y a la construcción de las obras de conducción de agua desde el depósito de Malpartida que se hace realidad en 1990.

Sin embargo siguen padeciendo grandes deficiencias en el alumbrado debido a su pertenencia a RENFE, que cada día es menos receptiva a los problemas de Arroyo-Malpartida.

En la actualidad la mayor parte de las casas de Arroyo-Malpartida se encuentran alquiladas, tanto las pertenecientes a RENFE como las particulares, aunque un porcentaje cada vez mayor se hallan en ruinas, algunas incluso debieron ser derribadas hace unos años, es el caso de las viviendas más pobres del barrio de Inés Pozo.

La mayoría de los arrendatarios no residen en Arroyo-Malpartida de forma permanente sino que suelen venir a pasar fines de semana o vacaciones. En algunos casos son antiguos empleados de la estación que viven en zonas alejadas y solo visitan la estación cada 3 ó 4 años pero siguen manteniendo las casas debido al bajo alquiler que tienen que pagar. Estos varían dependiendo de los barrios y de la antigüedad del contrato pero podemos apuntar que los más bajos rondan las 300 pts/mes y los más altos las 7.000, que es el caso de algunas del Grupo San José.

Ninguno de los propietarios particulares, ni tampoco RENFE, ha puesto las viviendas en venta, tan sólo recientemente algunas del Barrio Rebollo que se encuentran en condiciones bastante malas.

Los escasos habitantes con que cuenta en la actualidad –55 en el último recuento de 1991– residen, en su mayoría, en las Viviendas Protegidas de RENFE y en el Grupo de San José que son las últimas casas que se construyeron y, por tanto, las que se encuentran en mejor estado de conservación.

Se componen de ferroviarios jubilados y de familias de pueblos cercanos atraídos por los bajos alquileres. Pero las malas comunicaciones con Cáceres y el grado de ruina y deterioro que caracteriza el paisaje de la estación van reduciendo el número de vecinos de forma inexorable.

Atendiendo a las cifras de los padrones de población de los últimos años sólo podemos esperar una tendencia negativa en sus cifras que podía llevar a la estación de Arroyo-Malpartida a convertirse en un pueblo abandonado.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ABSOLUTA (1898-1991)

<u>AÑOS</u>	<u>NÚMERO DE HABITANTES</u>	<u>DIFERENCI INTERCENSAL</u>	<u>ÍNDICE</u>
1898	224		100
1900	269	45	120
1905			
1910	325	119	145
1915	258	-67	115
1920			
1925	442	184	197
1930	470	28	209
1935	469	-1	209
1940	676	207	301
1945	654	-22	291
1950	754	100	336
1955	862	108	384
1960	1107	245	494
1965	935	-172	417
1970	603	-340	269
1975	138	-465	61
1981	86	-52	38
1986	62	-24	27
1991	55	-7	24

FUENTES: Padrones de población de Cáceres.

Nota: No aparecen en el Archivo Municipal los padrones de 1905 y 1920.

FUENTES

Archivo Diocesano

- Documentación diversa sobre la capilla de Arroyo-Malpartida. 1907-1958.
- Documentación diversa sobre la parroquia de Arroyo-Malpartida. 1958-1973.
- Boletín Oficial del Obispado. 1963-1964.

Archivo de la Diputación Provincial del Cáceres

- Boletín Oficial de la Provincia de Cáceres. 1855-1870.
- Breve Reseña de las Líneas Férreas de Malpartida de Plasencia á Cáceres y de Cáceres á la frontera Portuguesa. 1881
- Dictamen sobre la construcción de una Línea Ferrea en esta provincia, y acuerdo que en su vista ha tomado la expresada corporación. 1867.
- "Proyecto de ferrocarril de Talavera de la Reina á Cáceres. Por el ingeniero D. Eusebio Page". 1861.

Archivo General de la Administración Civil del Estado. Sección MOPU

- Informe sobre los ferrocarriles que deben atravesar la frontera entre España y Portugal. 1864.
- Madrid á Lisboa por Malpartida. 1876.
- Malpartida de Plasencia á las inmediaciones de Cáceres. 1877.
- Ferrocarril de Cáceres á la frontera portuguesa. 1878.
- Ferrocarril de Cáceres á la frontera portuguesa. Modificación de los trazados. 1879.
- Casas para albergue de empleados en la estación de Arroyo- Malpartida. 1881.
- Obras de Ampliación de la Estación de Arroyo-Malpartida. 1930- 1931.
- Proyecto de 78 viviendas protegidas. 1947.

Archivo Municipal de Arroyo de la Luz

- Libros de Acuerdos Municipales. 1855-1900.

Archivo Municipal de Cáceres

- Libros de Acuerdos Municipales. 1855-1990.
- Padrones de Población. 1898-1991.
- Negociado de Patrimonio.
 - Condiciones de cesión de las casas que RENFE tiene libres en Arroyo-Malpartida. 1972.
 - Obras de reforma y adaptación de las aulas de la escuela de Arroyo-Malpartida para alcaldía pedánea. 1983.
 - Proyecto de pavimentaciones de la estación de Arroyo- Malpartida. 1986.

Archivo municipal de Malpartida de Cáceres.

- Libros de Acuerdos Municipales. 1855-1900.

Registro civil de Malpartida de Cáceres.

- Libros de Nacimientos. 1881-1993.
- Libros de Matrimonios. 1881-1993.
- Libros de Defunciones. 1881-1993.

Ministerio de Educación y Ciencia. Delegación provincial.

- Suspensión de las unidades escolares de la estación de Arroyo- Malpartida. 1981.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

- Viviendas de Protección Oficial construidas por Josefa Mogollón. 1947-1960.

BIBLIOGRAFÍA

ARTOLA GALLEGO, M.

(1978): Los ferrocarriles en España. 1844-1943. Servicios de Estudios del Banco de España. Madrid.

BARRIENTOS ALFAJEME, G.

(1990): Geografía de Extremadura. Universitas Editorial. Badajoz.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.

(1982): Estructura y paisaje urbano de Cáceres. Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura. Cáceres.

CAMPESINO Y ARIZA

(1988): "Poblado minero de Aldea-Moret y estación de Arroyo-Malpartida: dos casos interrelacionados de abandono por reconversión de la actividad industrial cacereña." *Revista Oeste*, nº 5.

CHAVES PALACIOS, J.

(1987): Malpartida de Cáceres. Análisis socioeconómico de un pueblo extremeño. A.M.V.M. Malpartida de Cáceres.

DOMÍNGUEZ, C.

(1986): "La Compañía de Ferrocarriles del Oeste de España" *Madrid-Delicias. Historia de una estación*, 28-29. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

EL ECO DE EXTREMADURA

(1960-1961): Periódico de intereses materiales. Imp. de Nicolás M. Jiménez. Cáceres.

EXTREMADURA

(1930-1993): Diario regional. Cáceres.

GARCÍA PÉREZ Y SÁNCHEZ MARROYO.

(1985): "La monarquía Liberal. 1833-1868". *Historia de Extremadura*, 759-882. Tomo IV. Universitas Editorial. Badajoz.

GODÍNEZ DE PAZ, C.

(1861): Consideraciones sobre los proyectos de ferrocarriles de la provincia de Cáceres, dirigidas á los Ayuntamientos constitucionales de la misma. Imp. Nicolás M. Jiménez. Cáceres.

GÓMEZ AMELIA, D.

(1978): Aldea Moret. De poblado minero a suburbio cacereño. Caja de Ahorros y Monte de Piedad. Cáceres.

GÓMEZ MENDOZA, A.

(1982): Ferrocarril y cambio económico en España. Alianza Editorial. Madrid.

(1989): Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España. Espasa Calpe. Madrid.

HURTADO, P.

(1881): Crónica de la venida á Cáceres de SS.MM. D. Alfonso XII de España y D. Luis de Portugal, con motivo de la inauguracion de la vía férrea, que cruzando esta provincia une Madrid con Lisboa. Imp. A. Figueroa. Cáceres.

JUEZ GONZALO, E.

(1992): El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917. Universidad Complutense. Madrid.

LÓPEZ GARCÍA, M.

(1986): "Delicias, una estación-museo". *Madrid-Delicias. Historia de una estación*, 46-55. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

LORENZANA, M.

(1869): Informe presentado á la Excelentísima Diputacion Provincial sobre los Ferro-carriles de esta provincia. Imp. Nicolás M. Jiménez. Cáceres.

MORENO BURGOS, M.D.

(1986): "Historia y explotación de la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Cáceres-Portugal". *Madrid-Delicias. Historia de una estación*, 10-23. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

MUÑOZ RUBIO, M.

(1994): Desarrollo económico y ferrocarril entre 1941 y 1982: De la hegemonía a la marginalidad. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

RENFE

(1945): Parque de locomotoras de vapor. Sección de Material y Tracción. Madrid.

SÁNCHEZ MARROYO, F.

(1985): "La Restauración en Extremadura: Predominio oligárquico y dependencia campesina". *Historia de Extremadura*, 913- 990, Tomo IV. Universitas Editorial. Badajoz.

SIMOES, A.

(1986): "Historia del enlace con Portugal". *Madrid-Delicias. Historiade una estación*, 24-27. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

VARIOS

(1948): Cien años de ferrocarril en España. Comisión par la Conmemoración del Primer Centenario del Ferrocarril en España. Madrid.

(1981): La estación. Altea. Madrid.

WAIS DE SAN MARTÍN, F.

(1974): Historia de los ferrocarriles españoles. Editora Nacional.Madrid.

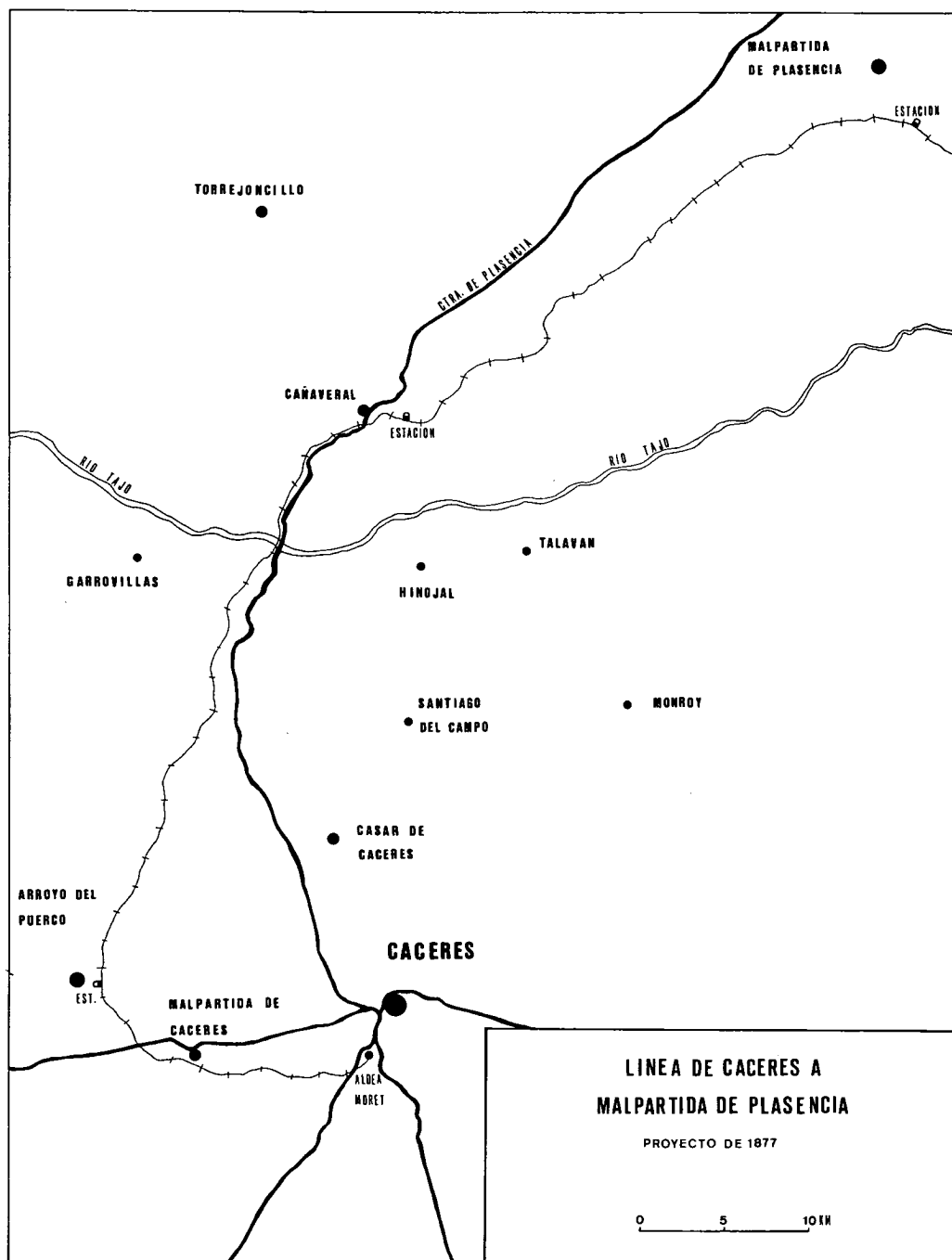


Figura 1. Línea de Cáceres a Malpartida de Plasencia. Según los proyectos de 1877.

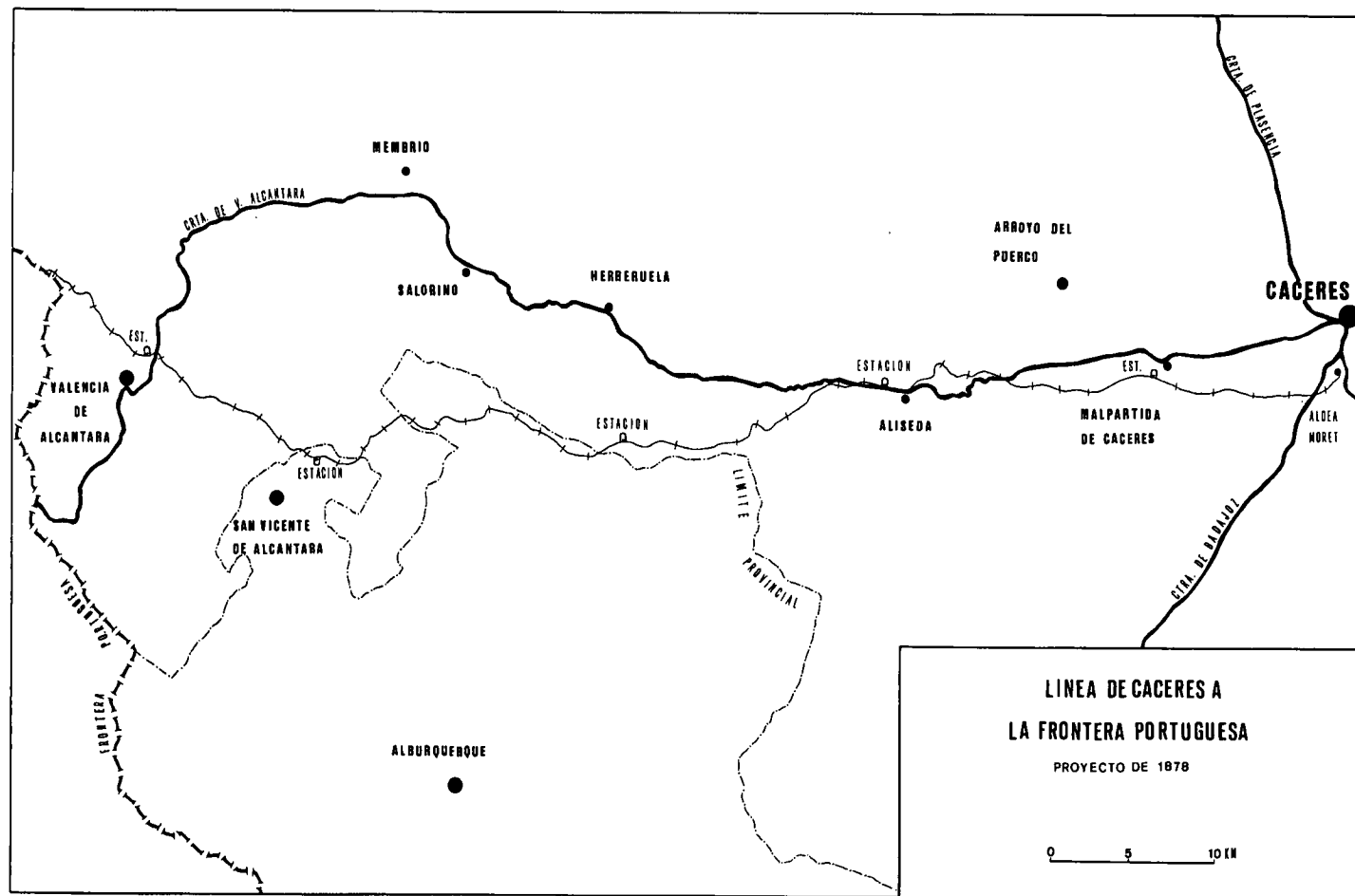


Figura 2. Línea de Cáceres a la frontera portuguesa. Según los proyectos de 1878.

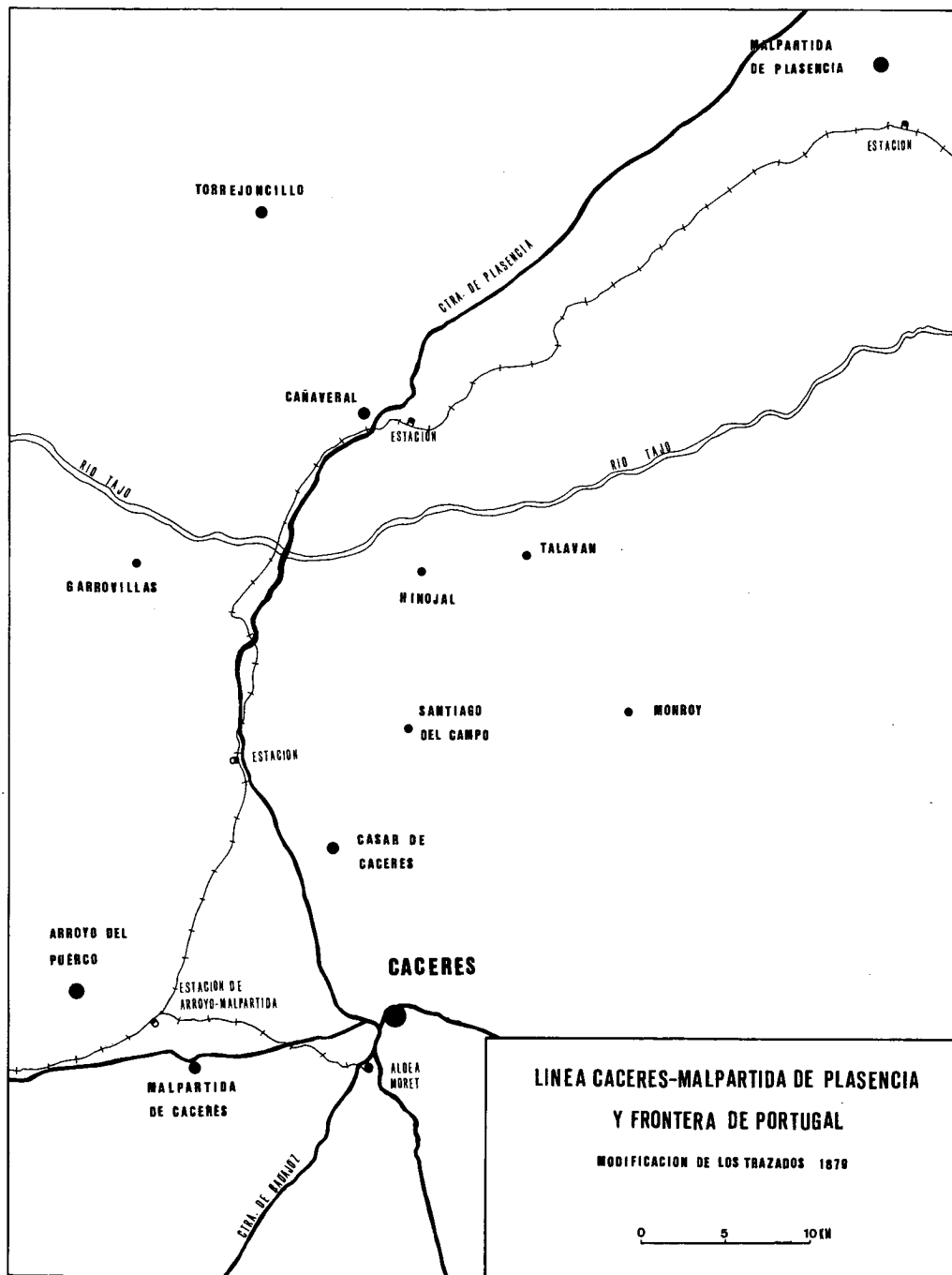


Figura 3. Línea de Cáceres-Malpartida de Plasencia y frontera de Portugal.
Según la modificación de los proyectos en 1879.

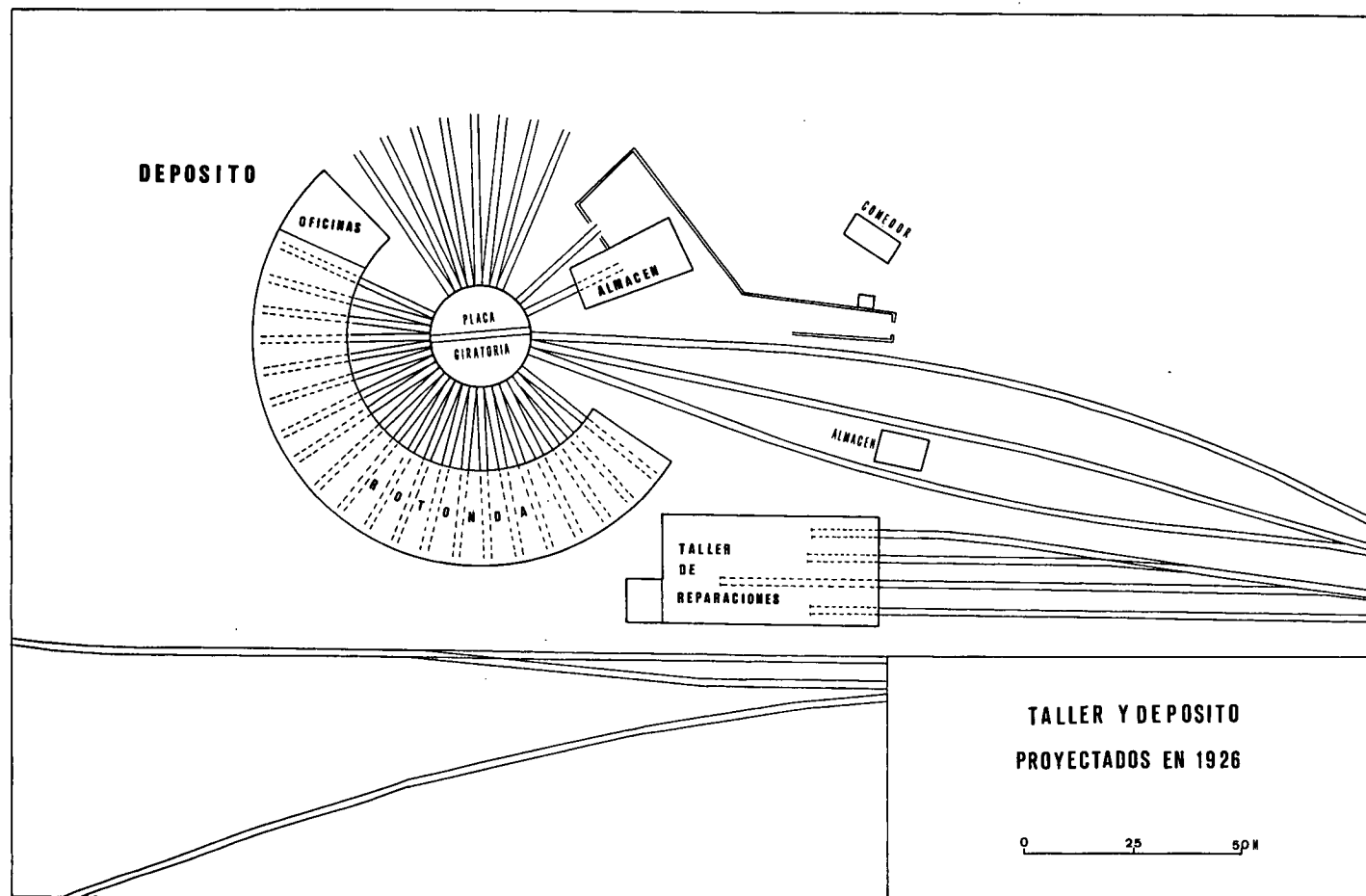


Figura 4. Depósito de máquinas y talleres del Proyecto de Ampliación de 1926.

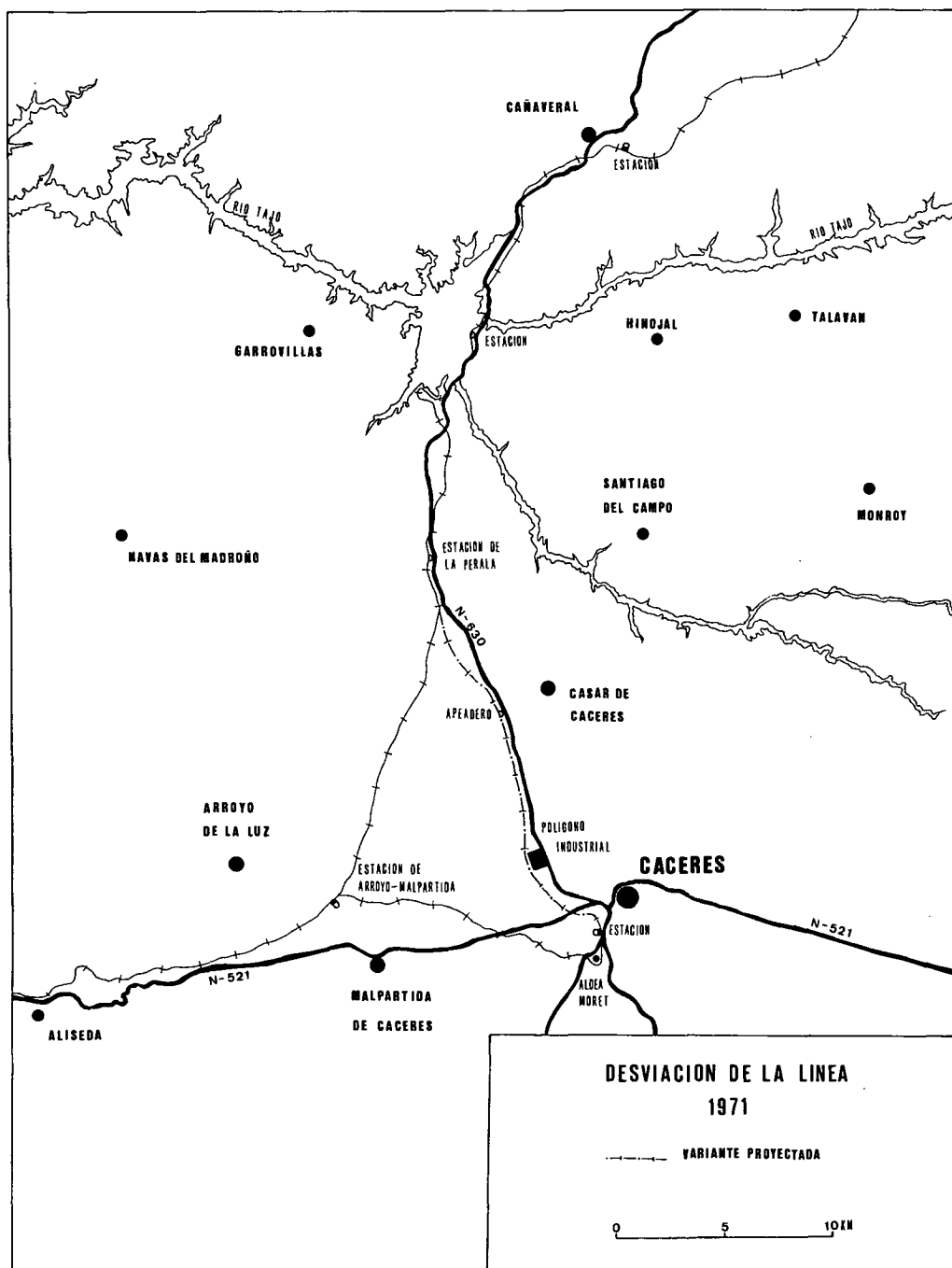


Figura 5. Desviación de La Peral.

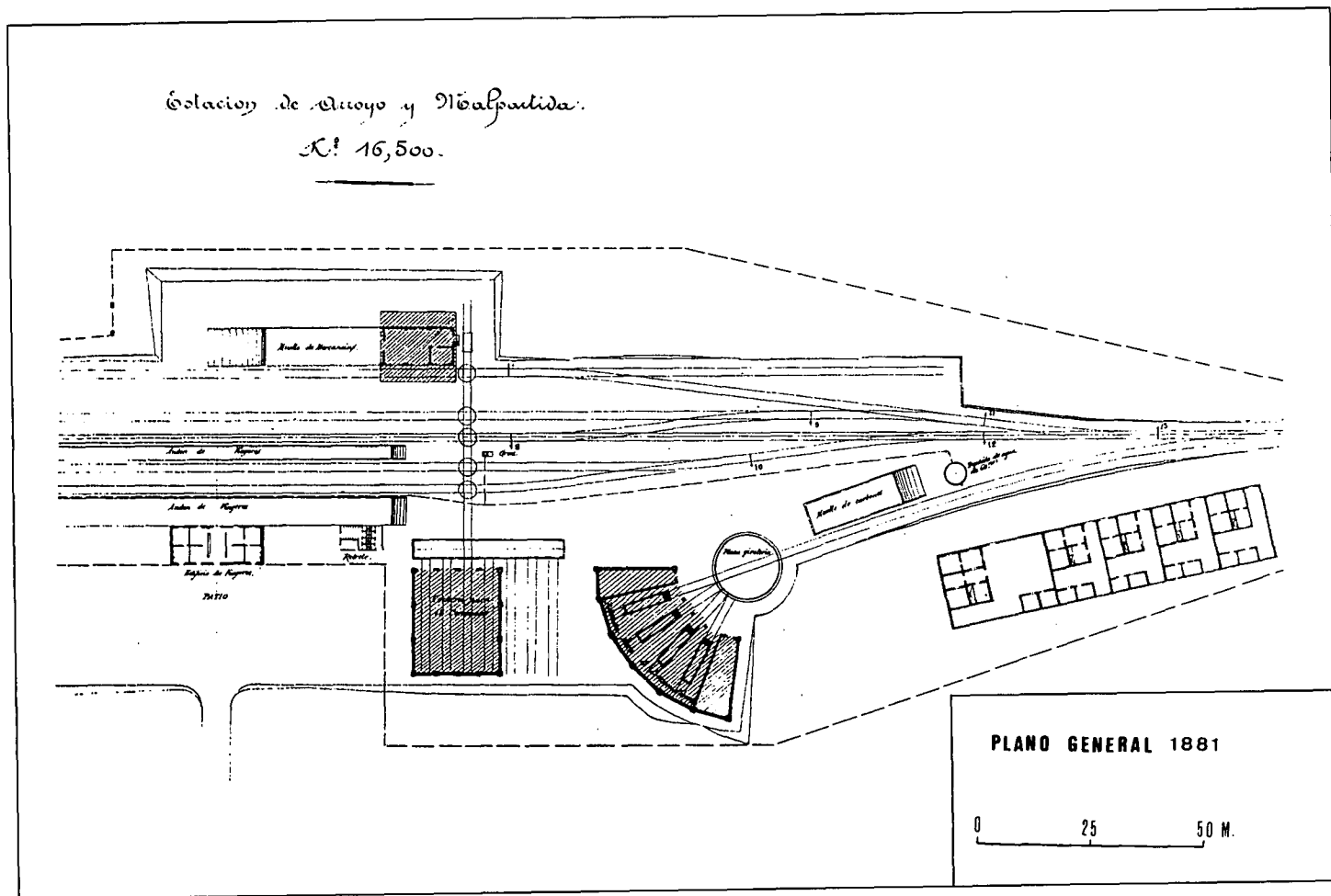


Figura 6. Plano General de la estación de Arroyo-Malpartida en 1881.

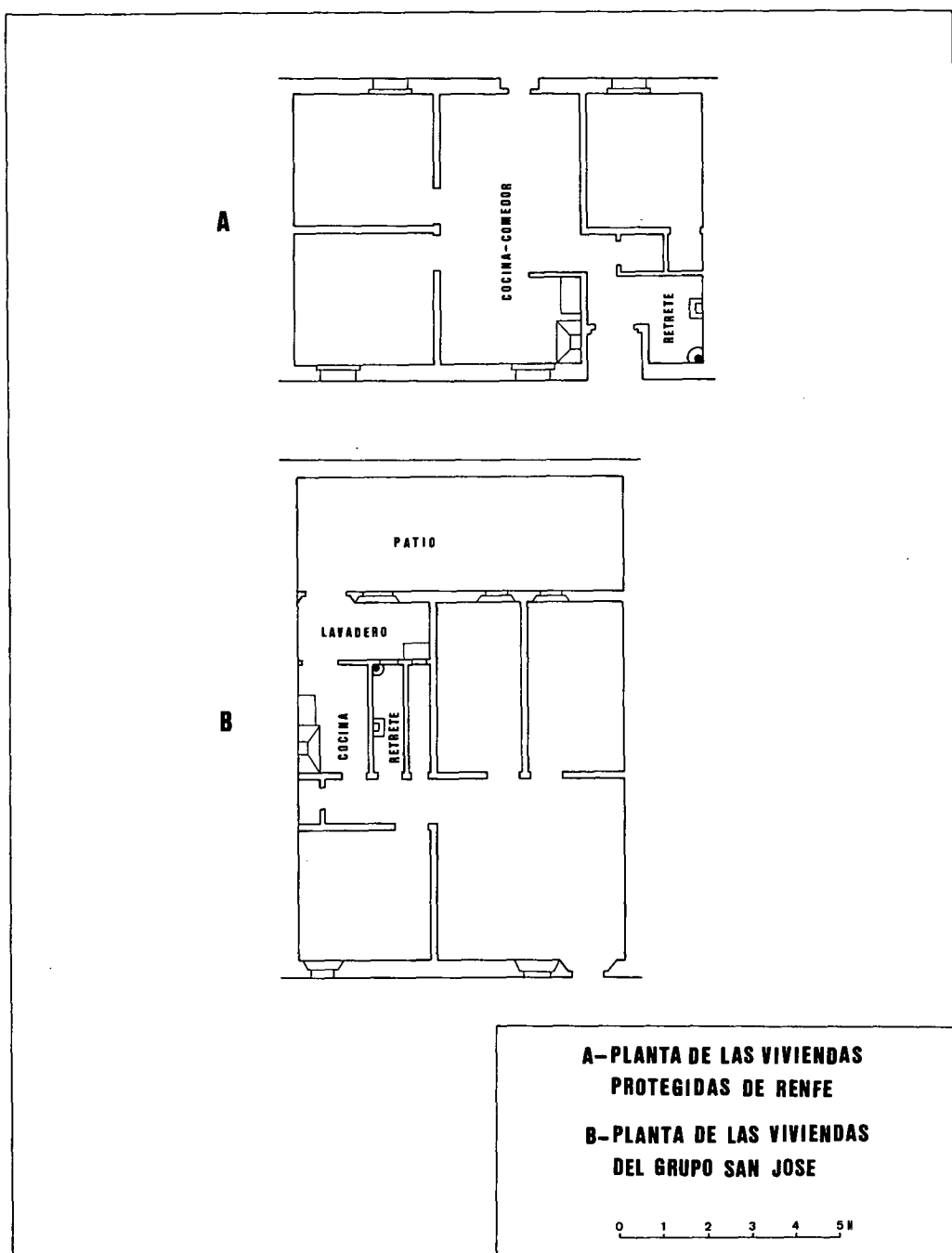


Figura 7. Planta de una vivienda protegida de RENFE.

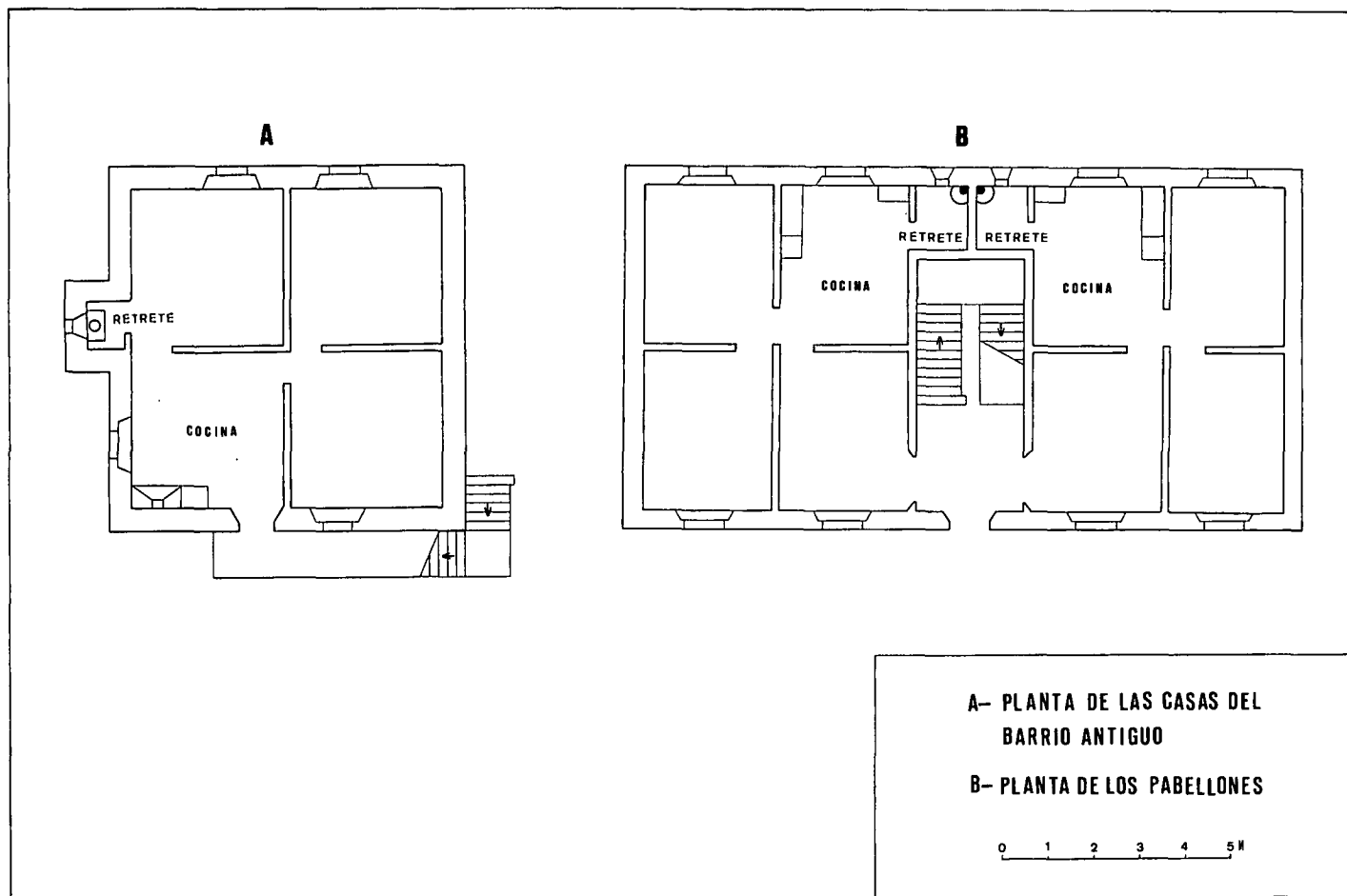


Figura 8. Planta de una vivienda del Barrio Antiguo. Planta de los Pabellones.

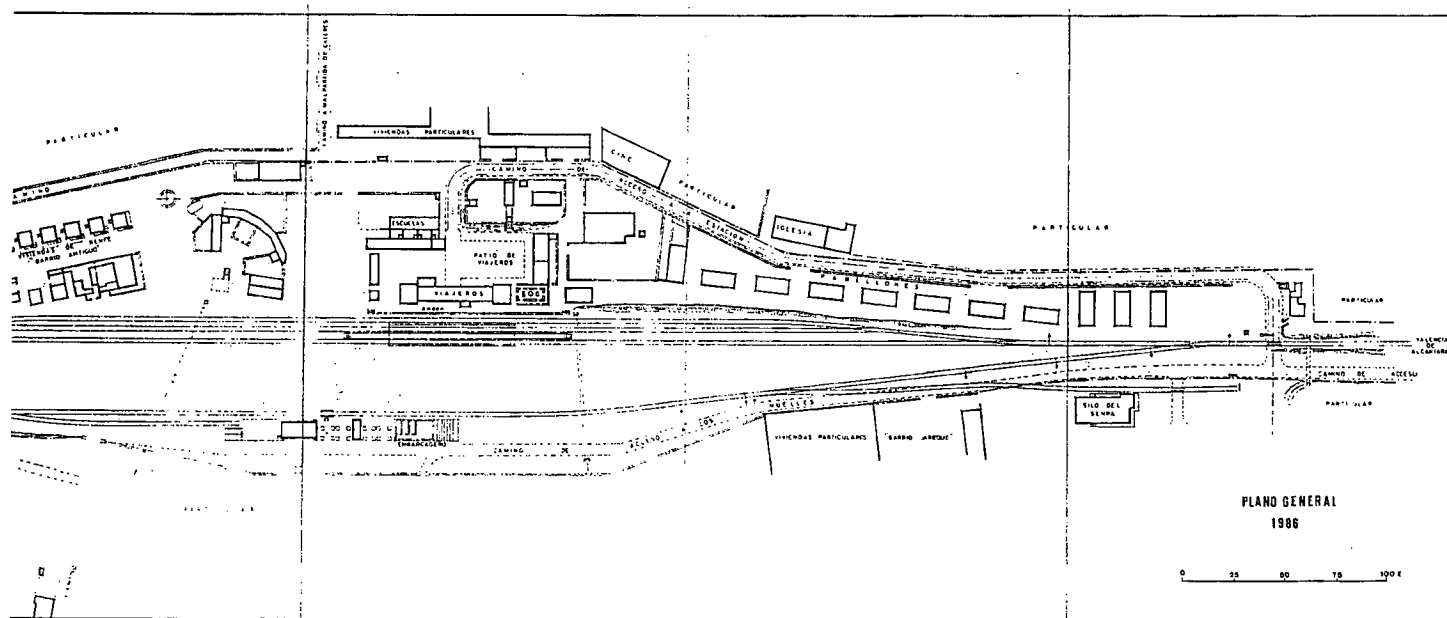


Figura 9. PlanPlano General 1986.

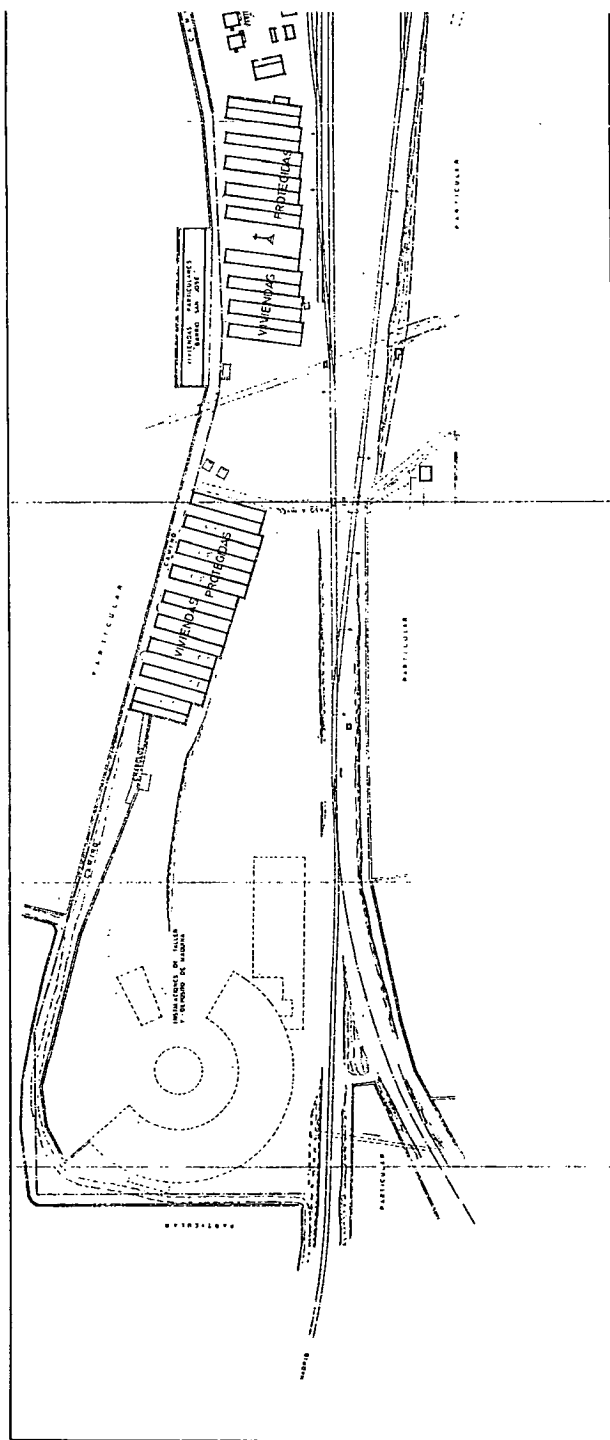


Figura 9. Plan Plano General 1986.

